9/90

trans press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis DM 2,50

DR und DB
Vereinigung folgt später



Einmal „Hamburg und zurück"



Als am 15. Mai 1933 der „Fliegende Hamburger" vom damaligen Lehrter Bahnhof in Berlin auf die Reise nach Hamburg ging, sorgte der zweiteilige Triebwagen für großes Aufsehen. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 125 km/h pendelte das Fahrzeug bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs täglich in nur 2 ½ Stunden zwischen den beiden größten deutschen Städten und erfreute sich großer Beliebtheit. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde es mit der deutschen Teilung ruhig um die einstige Schnellfahrverbindung. Über mehr als vier Jahrzehnte rollten nur wenige D-Zug-Paare täglich zwischen den Millionenstädten an Elbe und Spree und das mit einer Fahrzeit von 4 ½ Stunden. Seit dem 1. August 1990, rund 50 Jahre nach Einstellung der legendären Triebwagenverbindung, gibt es nun wieder eine. Die DR mietete kurzerhand einen Triebzug der DB-BR 601 sowie einen Reservetriebkopf an. Fahrzeuge dieser Bauart beschaffte die DB ab 1957 für den internationalen Trans-Europa-Expreß-Verkehr (TEE) und setzte sie nach Zürich, Amsterdam, Ostende und Paris ein. Von 1968 bis Ende der 70er Jahre fuhren die Triebzüge auf ausgewählten DB-Strecken und läuteten hier den IC-Verkehr ein. Anschließend wurden alle Triebzüge entbehrlich und teilweise für Sonderfahrten genutzt oder ins Ausland verkauft.

Nunmehr testet die DR mit einem solchen wieder hergerichteten Triebzug, ob die Reisenden ein attraktives Angebot auf der Schiene von Berlin nach Hamburg und zurück wieder annehmen. Der Triebwageneinsatz ist bis zum Ende dieses Monats begrenzt. Dann tritt an seine Stelle eine moderne IC-Wagengarnitur der DB. DR und DB beabsichtigen, die Strecke Berlin–Hamburg bis Mitte der 90er Jahre so auszubauen, daß höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Angesichts der Vereinigung beider deutscher Staaten erhalten solche Verbindungen wieder große Bedeutung. Daß die von Hamburg nach Berlin zu den bedeutendsten in Deutschland gehört, steht außer Frage. Nun kommt es darauf an, die Schiene wieder attraktiv zu machen – denn: Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben (hier zugunsten des Flugzeugs). Ein Signal zugunsten der Schiene wurde mit dem 1. August 1990 gegeben. *wdm*

„Fliegender Hamburger" einst und jetzt

1



2



3



1 Der 1932 in Görlitz gebaute „Fliegende Hamburger" (DRG VT 877, DB VT 04.0) verblieb nach dem zweiten Weltkrieg bei der späteren DB, verkehrte zunächst als Schnelltriebzug Rhein-Main und nach einem Umbau 1952 als „Helvetia-Express" bzw. „Kopenhagen-Express" von Hamburg aus. Am 3. Mai 1957 fuhr er letztmalig mit eigener Kraft ins AW München-Freimann, um dort ausgemustert zu werden. Das Fahrzeug blieb jedoch erhalten und kann heute im Verkehrsmuseum Nürnberg besichtigt werden.

2 und 3 Die von der DB angemieteten Fahrzeuge im italienischen Castelfranco, der Stätte ihrer zweiten Geburt. Hergerichtet wurde der Triebzug im dortigen Ausbesserungswerk Fabbrice e Riparazione e Tramvai (F. E. R. V. E. T.). Eigentümer des TEE-Zuges ist Herr Dr. Willi Wyrth (Firma JELKA/Schweiz).

Fotos: Repro Archiv (1), V. Emersleben, Berlin (2 und 3)

1



Zunächst zwei Bahnen im vereinigten Deutschland

Mitunter unbemerkt von einigen Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern ist bei der Deutschen Reichsbahn in den letzten Monaten und Wochen einiges in Bewegung geraten. Es wurden entscheidende Weichen für die Zukunft gestellt. Neue Strukturen werden den marktwirtschaftlichen Erfordernissen der 90er Jahre Rechnung tragen. Das zentral geleitete Verkehrswesen gehört in der „Noch-DDR" der Vergangenheit an. Die Deutsche Reichsbahn muß sich dem zunehmenden Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern stellen; Angebot und Nachfrage lautet das oberste Gebot. Und deshalb gibt es seit dem 1. Juli 1990 keine zentralen Transportpläne mehr. Ebenfalls ab 1. Juli 1990 wurde die am 1. April 1990 gebildete und völlig selbständig arbeitende Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn neu organisiert. Der nunmehrige Vorstand der Deutschen Reichsbahn ähnelt dem der Deutschen Bundesbahn und umfaßt die Ressorts Güterverkehr, Personenverkehr, Betrieb und Bau, Technische Dienste, Personal und Soziales sowie Steuerung und Planung. Dieser Aufbau wird nun auf die Reichsbahndirektionen und Ämter übertragen.
Daß Bundes- und Reichsbahn über 40 Jahre nebeneinander gelebt haben, sich aber der Ost-West-Verkehr auseinandergelebt hat und sehr differenzierte Infrastrukturen bestehen, ist ein offenes Geheimnis. Und schließlich dürfte die tiefe Kluft in puncto Technikentwicklung unübersehbar sein. Hier muß viel, sehr viel nachgeholt werden.
Deshalb steht auch fest: Die beiden deutschen Bahnen werden nicht so schnell zusammenwachsen, wie dies ursprünglich vorgesehen war. Verkehrsexperten aus beiden Teilen Deutschlands rechnen damit nicht vor 1992. Mit anderen Worten: Im vereinigten Deutschland wird es noch einige Zeit zwei Staatsbahnunternehmen geben, die juristisch selbständig arbeiten, getrennt abrechnen, aber eng zusammenarbeiten werden. So sind nur noch gemeinsame Beschaffungsprogramme für Lokomotiven und Wagen vorgesehen.
In naher Zukunft werden im deutsch-deutschen Schienennetz weitere wichtige Lücken geschlossen bzw. vorhandene Strecken ausgebaut.
Das betrifft vor allem:
— die Elektrifizierung und den durchgängigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Hamburg — Büchen — Berlin zeitgleich mit dem Neubau der Strecke Hannover — Berlin,
— den Ausbau der Magistrale Helmstedt — Magdeburg — Berlin für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sowie deren Elektrifizierung bis 1993,
— den eingleisigen Wiederaufbau der Strecke Bad Harzburg — Stapelburg bis 1992,
— die Elektrifizierung des Abschnitts Eichenberg — Leinefelde und bis 1994 den zweigleisigen Ausbau,
— den durchgängigen zweigleisigen Betrieb zwischen Bebra, Wartha und Neudietendorf, den Ausbau des Viaduktes Gotha und bis 1995 die Elektrifizierung,
— den Wiederaufbau der Strecken Rentwernshausen — Römhild — Mellrichstadt und Neustadt (b. Coburg) — Sonneberg bis 1991,
— den kompletten zweigleisigen Betrieb auf dem Abschnitt Hochstadt — Marktzeuln — Camburg (Saale) und die Elektrifizierung bis 1995 sowie
— den zweigleisigen Ausbau der Strecke Hof — Plauen bis 1992.
Werden diese Vorhaben so umgesetzt wie geplant, dürften sie zu guten Startbedingungen für ein künftig einheitliches Staatsbahnnetz beitragen.
Wolf-Dietger Machel

1 Zweisystemlokomotive 230 001 vor einem internationalen Reisezug auf der Strecke Berlin — Dresden. Auch künftig ist ein solches Triebfahrzeug für den durchgehenden Zugverkehr in die ČSFR nicht fehl am Platze.
2 Auf Gleis 7 des Hauptbahnhofs von Hannover stand am 7. Februar 1990 die Lokomotive 110 305 des Bw Köln 2 vor dem FD 1943 nach Bad Harzburg, von wo aus künftig auch wieder in Richtung Osten gefahren werden kann. Im Hintergrund der Hannoversche Fernsehturm.
Fotos: F. Neubert, Berlin

2



Termine

Bochum-Dahlhausen
Am 29. und 30. September 1990 veranstaltet das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen von 10 bis 17 Uhr die „Museumstage 1990" zusammen mit der DB und der Deutschen Bundespost, die ihr 500jähriges Bestehen feiert. Mehrere Dampflokomotiven stehen im Einsatz (u. a. 74 1192), Fahrten des „Wismarer Schienenbus" und des Museumszuges mit 1.- bis 4. Klasse-Wagen, Dampflok-Führerstandsmitfahrten, Ausstellung historischer und moderner Schienenfahrzeuge, großes Rahmenprogramm, am 30. September außerdem eine Modellbahn-Tauschbörse.
Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, D-4630 Bochum 5

Burkhardtsdorf
Am 27. Oktober 1990 führt die AG 3/87 MEC Chemnitz e. V. im Gasthof „Zur Sonne", Burkhardtsdorf, 9135, von 8 bis 14 Uhr einen Modell-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen erbeten an: Andreas Kretzschmann, Turnstraße 15, Burkhardtsdorf, 9135.
Bartsch, AG 3/87 Adorf (Erzgeb.)

Chemnitz
Vom 29. September bis 7. Oktober 1990 Modellbahn-Ausstellung der AG 3/87 MEC Chemnitz (Sa.) e. V. und den mobilen Großanlagen der MEC Kempten und MEC Oberallgäu am Bahnhof Chemnitz-Hilbersdorf. Öffnungszeiten: Samstag/Sonntag 10 bis 19 Uhr, Montag bis Freitag 15.30 bis 20 Uhr.
Bartsch, AG 3/87 Adorf (Erzgeb.)

Dresden/Radebeul
Auch für das 2. Halbjahr 1990 rufen wir hiermit auf zu Arbeitseinsätzen bei der Sanierung des Oberbaus auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg am 29. September, 13. Oktober, 3. November und 1. Dezember 1990. Treffpunkt mit Arbeitskleidung jeweils 7 Uhr auf dem Bahnhof Radebeul Ost, Ende gegen 16 Uhr. Teilnahme ab 16 Jahren; vsl. gegen Pauschalentlohnung. Spätestens eine Woche vorher bitte schriftlich unter Beifügung eines Freiumschlags für die Bestätigung amelden bei: DMV-Regionalvorstand, PSF 325, Dresden, 8060.
Für Gruppen können auch abweichende Termine vereinbart werden. Wir bitten um Eure Mitarbeit!
C. Burghardt, DMV-Regionalvorstand Dresden

Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg
Ab sofort auch Annahme fernmündlicher Fahrkartenbestellungen sowie Auskünfte über Sonderfahrten: Telefon: Dresden 4 61/41 00 (Basa 90/4100).
C. Burghardt, DMV-Regionalvorstand Dresden

Görlitz
Am 29. September 1990 findet im Raw Görlitz ein Tag der offenen Tür statt. Zwischen 8 und 12 Uhr sind alle Schmalspurbahnfreunde herzlich eingeladen. Zum Programm gehören u. a. Werkstättenbesichtigung, Mitfahrt auf einer Schmalspurdampflokomotive, Filmvorführung über Schmalspurbahnen der DR und ein Souvenirverkauf.
Fahrtverbindungen Buslinien E und A in Richtung Rauschwalde ab Stadtzentrum.
Ansonsten sind Besuche nur nach schriftlicher Voranmeldung möglich. Es werden nach deren Bestätigung sachkundige Führungen organisiert. An Unkosten entstehen für die Besichtigung pro Person DM 3,–, Gruppen ab 10 Personen 20 % Ermäßigung, Kinder und Studenten 50 % Ermäßigung, Fotogenehmigung DM 5,–, Videogenehmigung DM 20,–. An Arbeitstagen Teilnahme am Werkküchenessen möglich.
M. Schulz, Görlitz

Leipzig
Sonderfahrt nach Chemnitz und zurück
Sonderfahrt des Regionalvorstandes Halle (S.) am 16. September 1990 von Leipzig Hbf – Rochlitz – Chemnitz – Glauchau – Rochlitz – Leipzig Hbf, Bespannung: BR 50.36, E 77 10, BR 86 (2 x). Abfahrt Leipzig Hbf ca. 7.30 Uhr, Ankunft Leipzig Hbf ca. 18.30 Uhr. Fahrpreise: Erwachsene DM 39,80, Kinder DM 21,40.
W. Bahnert, DMV-Regionalvorstand Halle (S.)

Festwoche
„75 Jahre Leipzig Hauptbahnhof" vom 13. bis 21. Oktober 1990
Fahrzeug-Ausstellung
täglich von 6 bis 21 Uhr auf den Bahnsteiggleisen 24 und 25, u. a. mit den Lokomotiven 03 001, 17 1055, 18 201, 19 017, 80 023, E 18 31, BR 243 sowie zahlreichen und historischen neuzeitlichen Wagen.

Sonderfahrten
am 19., 20. und 21. Oktober 1990 von Bahnsteig 1 (Abfahrt etwa 9.30 Uhr) nach Bahnsteig 26 (Ankunft etwa 13.50 Uhr) über Leipzig-Plagwitz – Miltizer Allee – Gaschwitz – Leipzig Bayrischer Bahnhof mit Fotohalten; vorgesehener Fahrzeugeinsatz: E 94 956, 38 205 am 19. Oktober, E 04 01, 65 1049 am 20. Oktober und E 44 046, 38 1182 am 21. Oktober sowie Altbau-Doppelstock-Einheit. Erwachsene DM 15,–. Teilnahmeanmeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags und Angabe des Fahrtags per Postanweisung bis zum 30. September 1990 an: DMV-Regionalvorstand Halle, Kommission für Eisenbahnfreunde, PSF 8, Mölkau, 7126. Restkarten vor Ort erhältlich; vorbestellte Fahrkarten werden zugesandt.

Vorführungsfahrten
mit der Lokomotive 89 6009 täglich von 10 bis 17 Uhr, Ort: Ladestraße Ostseite, direkt neben dem Bahnsteig 26.

Weitere Ausstellungen
Modelleisenbahn- und Foto-Ausstellung im Unterrichtsraum (Eingang Bahnsteig 24/25); Ausstellung von historischen Sachzeugen des Eisenbahnwesens und Briefmarken (Klubraum gegenüber Bahnsteig 2/3), geöffnet täglich von 10 bis 18 Uhr.

Historischer Straßenbahnbetrieb
am 13., 14., 20. und 21. Oktober 1990 ab Hauptbahnhof (Westseite, Rudolf-Breitscheid-Straße) mit Rundkurs. Abfahrt von 10 bis 17 Uhr stündlich; Fahrkarten am Wagen.

Weitere Veranstaltungen
14. und 21. Oktober 1990 jeweils 15 Uhr Versteigerung eisenbahntypischer Artikel auf dem Querbahnsteig.
16., 17. und 18. Oktober 1990 jeweils im Kulturraum (Eingang gegenüber Bahnsteig 24/25) Fachvorträge zu den Themen: 75 Jahre Hauptbahnhof, Friedrich List in Leipzig und Geschichte des Postbahnhofs.
Während der Festwoche Eisenbahnfilme im Zeitkino (Osthalle).
14. und 20. Oktober 1990 jeweils 9 Uhr etwa drei Stunden eisenbahnhistorische Stadtführungen unter Leitung des Kulturbundes e. V., Treffpunkt: Eisenbahnobelisk in der Goethestraße, gegenüber vom Hauptbahnhof.
Souvenirverkauf im Bahnhof.
Sonderstempel im Postamt Leipzig 7017.
S. Hülle, Leipzig

Leipzig-Grünau
Die 10. Grünauer Modellbahn-Ausstellung wird vom 13. bis 21. Oktober 1990 in der 81. Oberschule, Alte-Salz-Straße 61, Leipzig, 7062, organisiert. Öffnungszeiten: täglich von 10 bis 18 Uhr. Zu erreichen mit der S-Bahn Linie A bis Haltepunkt Grünauer Allee oder mit den Straßenbahnlinien 12, 13 und 15 bis Haltestelle Parkallee.
Bielig, AG 6/54, Leipzig

Mansfelder Land
Am 8. und 22. September 1990, 10 Uhr, werden Fahrten mit dem Museumszug der Mansfeld-Transport GmbH, Helbra, 4253, durchgeführt.
Die Fahrten beginnen im Werksbahnhof Bahnwerkstatt Klostermannsfeld. Er befindet sich am DR-Bahnhof. Der Museumsbahnhof am Ednardschacht Burgörner Altdorf ist von der Bushaltestelle Otto-Schlag-Straße, Hettstedt, zu erreichen. Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt, Erwachsene DM 20,–, Kinder DM 10,–, Einzelfahrt DM 13,–, Kinder DM 5,–. Bei Einsatz einer Diesellokomotive des Typs V 10 C halber Fahrpreis. Anmeldungen an anderen Tagen sind ebenfalls möglich, dann verbleibt jedoch nur die Diesellokomotive.
H. Dönau, Klostermannsfeld

Pirna
Modellbahn-Ausstellung vom 13. bis 21. Oktober 1990 in der Dr. Kurt-Fischer Schule in Pirna, gegenüber der Tankstelle „Gottleuba", an der F 172 gelegen. Gezeigt wird die TT-Gemeinschaftsanlage. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 18 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Richter, AG 3/31, Pirna

Weißwasser
Die Waldeisenbahn Muskau fährt am 8. und 9. sowie am 15. und 16. September 1990 vom Waldbahnhof Weißwasser (Lorenz-Zaleski-Straße 2 unweit der Ziegelei Weißwasser) nach Mühlrose und Halbendorf. Bespannt sind die Züge mit der Dampflokomotive von Werners Gartenbahn aus Löbau. Abfahrt um 10, 14 und 16 Uhr, der Fahrpreis beträgt für die erste Fahrt DM 10,– und für alle weiteren Fahrten DM 5,–.
Die Fahrten finden im offenen Wagen statt. Außerdem kann auf dem Waldbahnhof eine kleine Fahrzeug-Ausstellung, u. a. mit der ehemaligen DR-Dampflokomotive 99 3317, besichtigt werden.
Waldeisenbahn Muskau des DMV, Postfach 1, Weißwasser 7580.
Tischer, AG WEM

Zwickau
Zwickauer Modellbahn-Loks rollen seit 1. Juni wieder unter dem Markenzeichen Gützold. Geschäftsführer ist Bernd Gützold. Das Fachgeschäft des Betriebes in der Zwickauer Marienstraße 7 ist Mo. bis Fr. v. 9 b. 18 Uhr und v. 14.30 b. 18 Uhr geöffnet.
Gützold KG, Zwickau

modell eisenbahner

inhalt

9/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
Verlagsgesellschaft mbH i. G.
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Großer Bahnhof für den VT 601, als er am 27. Juli 1990 den Eröffnungszug auf der geschichtsträchtigen Strecke des Fliegenden Hamburgers stellte.
Nach fast 45jähriger Unterbrechung fuhr somit erstmalig wieder ein Triebzug auf dieser Relation, jetzt allerdings nicht mehr als „Fliegender Hamburger", sondern mit dem neuen Namen „Max Liebermann". Damit sollen die Verdienste des berühmten impressionistischen Malers für die beiden Großstädte Berlin und Hamburg gewürdigt werden.
Foto: H.-J. Kirsche, Berlin

Redaktion

Wolf-Dietger Machel
(Chefredakteur)

Gisela Neumann
(Redaktionelle Mitarbeiterin)

Inge Biegholdt
(Gestaltung)

Anschrift:
Otto-Grotewohl-Straße 19 d,
PSF 1410, Berlin, 1080
Telefon: 22 51 20 52
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist das Sprachrohr des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) und Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Basel.

Erscheint in der transpress Verlagsgesellschaft mbH i. G.

Registrier-Nr.: 1151
Druck: Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin (West)

Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: vierteljährlich DM 7,50

Auslandspreise enthalten die Zeitschriftenkataloge der jeweiligen Länder.

Der Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 22. August 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.

BRD und Berlin (West): örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51

Östliches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur

Westliches Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel

Ständige Mitarbeiter

Wolfgang und Jürgen Albrecht
Günter Fromm
Wolfgang Hensel
Lutz Neve
Wolfgang Petznick
Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran
Peter Zander

Anzeigenannahme

für Bevölkerungsanzeigen sowie Wirtschaftsanzeigen aus der DDR, BRD, Berlin (West) und dem Ausland: transpress-Verlagsgesellschaft mbH i. G. Französische Straße 13/14, Anzeigenabteilung, PSF 1235, Berlin, 1086, gültige Preisliste: Nr. 8

Alfred Buchmann-Grahl, Chur (Schweiz)

Die Bahn 2000

Das ehrgeizige Verkehrskonzept der Schweizer Bahnen

Am 6. Dezember 1987 entschieden sich die Schweizer im Rahmen einer denkwürdigen Volksabstimmung für den Ausbau des Schienenverkehrs. Damit erhielten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) grünes Licht, um ein neuartiges Verkehrskonzept zu entwickeln. Dieses Konzept soll um die Jahrhundertwende voll zum Tragen kommen und wird als „Bahn + Bus 2000“ bezeichnet. Der „Bus“ wurde erst nachträglich ergänzt, da fortschreitende Studien ergeben haben, daß die Busse des öffentlichen Verkehrs und der Reisepost unbedingt in das Konzept einbezogen werden müssen. Dennoch: Was hat nun die Schweizer dazu bewogen, sich gegen „ihr liebstes Kind“, das Auto, und für die Bahn zu entscheiden?

Vor allem:

— die alarmierenden Waldschäden und die dramatische Zerstörung der Bergwälder und

— die traditionelle Eisenbahnfreundlichkeit der Schweizer.

Hinzu kommen:

— die strengsten Abgasvorschriften Europas;

— die strengste Luftreinhalteverordnung Europas;

— die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie Regionalabo im Raume Basel, Bau der S-Bahn Zürich mit Regionalabo usw.;

— Subventionierung des Schwerverkehrstransports auf der Schiene und

— Umlegung eines Teils der Treibstoffzölle vom Straßenbau zur Investition in den öffentlichen Verkehr.

Das Besondere an diesem Projekt

Um den Herausforderungen eines zeitgemäßen Schienenverkehrs zu entsprechen, sind immense technische und finanzielle Anstrengungen notwendig;

Dabei geht es um

— die Sanierung der z. T. über 100 Jahre alten Anlagen unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Anpassung;

— ein dichtes Zugangebot, viele Fahrgelegenheiten und einen optimal integrierten Regionalverkehr;

— rasche Verbindungen im ganzen Land, bis in die entlegensten Ecken;

— kurze Anschlüsse beim Umsteigen, auch auf regionale Busverbindungen;

— attraktive Nebenleistungen, wie Speisewagen, Telefon im Zug, Familienwagen usw. sowie um

— eine zusätzliche neue Alpentransversale (NEAT). Diese ist dringend notwendig, um den immer stärker werdenden Schwer- und Geschäftsverkehr auffangen zu können.

Mehr als je zuvor sollen die Schweizer mit diesem Programm angeregt werden, den öffentlichen Personenverkehr in Anspruch zu nehmen. Ein systematisches Netz von Verkehrsknoten wird ein attraktives Angebot ermöglichen.

Der im Jahre 1982 eingeführte Taktfahrplan hat sich bewährt und wird stark verdichtet. Gleichzeitig sollen auch die Schweizer Privatbahnen, die regionalen Busbetriebe sowie die Reisepost ihre Fahrpläne „vertakten“ und mit dem Fahrplan der Bahn derart verknüpfen, daß überall kurze Umsteigezeiten möglich werden.

Auf den verkehrsstarken Fernverbindungen wird der Halbstundentakt angeboten. Auf vielen Knotenbahnhöfen sollen gute Anschlüsse in viele Richtungen bestehen.

Trotz der Zustimmung zu diesem Konzept ist dies kein „Freibrief, das Geld aus dem Fenster zu werfen“! Die Investitionen werden gezielt dort eingesetzt, wo mit relativ kleinem Aufwand ein großer Nutzen entsteht. Dazu zählen Streckenbegradigungen, zweigleisiger Ausbau, eine verbesserte Sicherungstechnik, noch modernere Gleisanlagen und rechnergesteuerte Betriebsleitzentralen.

Sämtliche durchgespielten Varianten brachten ein Ergebnis, von dessen Realisierung das ganze Konzept in seinem Grundsatz abhängt. Es sind vier Neubaustrecken erforderlich, um die Fahrzeitvorgaben zwischen den großen Knoten einzuhalten: Im Gegensatz zu DB und SNCF sind diese aber nicht dazu vorgesehen, möglichst schnell zu fahren, sondern stellen im Prinzip Streckenbegradigungen bzw. Ergänzungen dar. Außerdem werden folgende Streckenabschnitte neu gebaut:

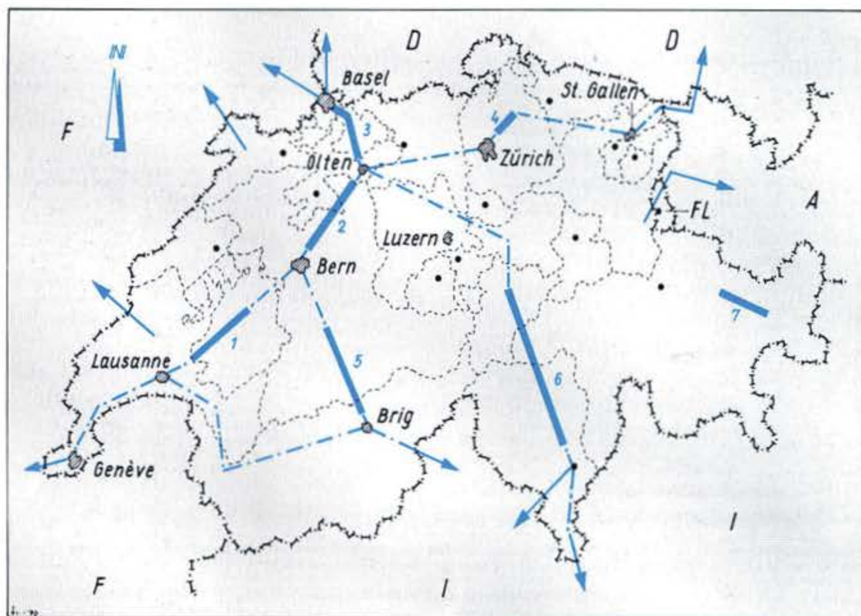
— Vauderens — Villars-sur-Glane (zwischen Lausanne und Fribourg) 33,1 km,

— Mattstetten — Rothrist (zwischen Olten und Bern) 45,0 km,

— Muttenz — Olten (zwischen Basel und Olten) 28,7 km und

— Zürich-Flughafen — Winterthur (zwischen Zürich und Winterthur/St. Gallen) 10,4 km.

Die EC/IC- und Schnellzüge sollen auf diesen Abschnitten bis 200 km/h fahren. Die Strecke Mattstetten — Rothrist wird ergänzt durch die gegenwärtig im Bau befindliche Grauholzstrecke, die zwischen Mattstetten und Bern die Leistungsfähigkeit der Hauptstrecke Olten — Bern erhöht.



Legende

1 Neubaustrecke Vauderens — Villarssur — Glane
2 Neubaustrecke (Grauholztunnel —) Mattstetten — Rothrist
3 Neubaustrecke Muttens — Otten
4 Neubaustrecke Zürich-Flughafen — Winterthur
5 Neue Alpentransversale „Lötschberg-Basistunnel“ (Frutigen — Gampel) mit der Weiterführung durch den Simplontunnel in Richtung Milano
6 Neue-Alpentransversale „Gotthard-Basistunnel“ (Amsteg — Biasca) mit Weiterführung über Bellinzona — Luina oder Lugano — Como in Richtung Milano
7 Vereinatunnel der Rhätischen Bahn zwischen Klosters und Lavin
–·–·– vorhandene und nicht zu verändernde Trassen

1



2



1 Re 4/4^{V} (SZU) und Re 4/4^{IV} (SBB) mit einem aus Einheitswagen der Gattung IVa bestehenden Zug
2 NPZ RBDe 4/4 in der Serienfarbgebung

Die eigentliche Neubaustrecke soll in Mattstetten beginnen und in der Nähe von Langenthal mit der alten Strecke verknüpft werden.
Auch bei Roggwil-Wynau ist die Neubaustrecke an die alte Trasse anzuschließen, um dann durch einen Tunnel Rothrist zu erreichen.
Dies bedeutet, daß die Züge praktisch vom Berner Stadtrand bis nach Olten mit 200 km/h fahren können.
Als absolute Neubaustrecke ist der Abschnitt Vauderens — Villars-sur-Glane vorgesehen, die alte Strecke soll abgebrochen werden.

Unbedingbare Forderungen

Das hochgesteckte Ziel der Kundenfreundlichkeit kann nur durch eine hohe Verfügbarkeit, zusätzliche Direktverbindungen, geringe Gesamtreisezeit, kurze Wartezeiten, attraktive Nebenleistungen und durch zeitgemäße Zugänge zu und von den Bahnhöfen erreicht werden.

Das Rollmaterial

Derartige Qualitätsanforderungen sind mit dem Ende der 70er Jahre beschafften Rollmaterial nicht zu erfüllen. Wohl wurde eine Vorserie einer neuen, anschnittgesteuerten Lokomotive, der Re 4/4 IV, in Betrieb genommen. Schon damals war abzusehen, daß die hier vorhandenen Asynchronmotoren die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen werden.
Als wichtiger erwiesen sich jedoch neue Reisezugwagen. So wurde der Einheitswagen^{IV} entwickelt und beschafft. Ursprünglich nur für die IC-Züge gedacht, sollen diese Fahzeuge nun auch in Schnellzüge eingereiht werden, damit die alten Wagen der Gattungen EW^{I} und EW^{II} aus dem hochwertigen Reisezugdienst abgezogen werden können. Die EW^{IV} sind aber international nicht freizügig verfügbar. Es ist ein weiterentwickelter Wagen im Bau, der in den Eurocity-Zügen (EC) verwendet werden kann.
Inzwischen wurden bei der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und der Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn (SZU) die Re 4/4^{V} in Betrieb genommen. Als Umrichterlokomotive mit Asynchronmotoren erbringt sie Leistungen, von denen man noch vor wenigen Jahren nur zu träumen wagte.
Auf dem Grundkonzept der Re 4/4^{V} wurde erst einmal der S-Bahn-Triebkopf entwickelt, ebenfalls mit der Baureihenbezeichnung Re 4/4^{V}. Die ersten Lokomotiven dieser Baureihe wurden 1989 in Betrieb genommen und erprobt.
Die Re 4/4^{V} wiederum diente als Entwicklungsbasis für die „Lokomotive 2000", die mit rund 6100 kW Leistung doppelt so stark sein wird wie ihre Vorgängerin.
Von der Lokomotive 2000 ist eine Vorserie von zwölf Lokomotiven bestellt, die noch in diesem Jahr ausgeliefert werden soll. Wichtige Daten dieser Baureihe sind: 6100 MW, (8300 PS), sehr oberbaufreundliche Drehgestelle, Karosserieteile aus Verbundwerkstoffen, energieoptimale elektrische Ausrüstung, die die elektrische Bremsenergie ins Netz zurückspeist, bedienungsfreundliche, kli-

matisierte Ausstattung des Führerstands und V_{max} 200 km/h.

In den nächsten Jahren wird noch der „Reisewagen 2000" hinzukommen. Der Wagenkasten soll bis auf die Fensterteilung für sämtliche Versionen gemäß dem Baukastenprinzip einheitlich sein. Gleiches trifft zu für die luftgefederten Drehgestelle, die sich schon bei den Nahverkehrspendelzügen wie auch bei den Doppelstockwagen der S-Bahn Zürich bewähren. Mit wenigen Zurüstteilen können sie für Geschwindigkeiten bis 300 km/h hergerichtet werden. 15 derartige Fahrzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben.

Regionalzüge

Die Regionalzüge, so werden in der Schweiz die Personenzüge genannt, sind ebenfalls in den Taktfahrplan zu integrieren. In den Knoten soll zuerst der Regionalzug ankommen, anschließend der Schnellzug und zuletzt der EC/IC. Die Abfahrt ist in umgekehrter Reihenfolge vorgesehen. Regionale Busbetriebe und die Reisepost sollen ihren Fahrplan dem der Bahn anpassen.

Die Regionalzüge werden schon seit etwa drei Jahren systematisch an die zukünftigen Anforderungen angepaßt. Die „Grundausstattung" eines Pendelzugs (Wendezug) besteht aus einem Steuerwagen und einem anschnittgesteuerten Triebwagen. Die im hochwertigen Reisezugdienst durch die EW^{IV} abgelösten EW^{I} und EW^{II} werden modernisiert, in der Farbe dem NPZ angepaßt und als Zwischenwagen weiter verwendet.

Internationale Verbindungen

Ursprünglich war eine „Systemspinne" vorgesehen, um die EC/IC-Züge der DB in das IC-Gefüge der SBB ab Basel integrieren zu können. Das hat beim gegenwärtigen Taktfahrplan und mit Zielbahnhof in der Schweiz bis jetzt schon gut funktioniert. Probleme gab und gibt es mit den internationalen Transitschnellzügen, die in der Bundesrepublik nicht im Takt fahren. Inzwischen aber gibt es ein Umdenken; erste Schritte für einen „Eurotakt" wurden getan. Damit wird es vielleicht zur Jahrtausendwende möglich sein, auch europaquerende Züge im „Symmetrietakt" durch die Schweiz zu führen.

Streckenausbau

Die nachfolgend genannten Strecken sollen im Rahmen planmäßiger Erneuerungsarbeiten den neuen Forderungen angepaßt werden:

- *Genf — Lausanne:* Ausbau für höhere Geschwindigkeiten und Leistungssteigerung
- *Lausanne — Biel:* zweigleisiger Ausbau und Trassierung für höhere Geschwindigkeiten
- *Lausanne — Brig:* zweites Gleis zwischen Salgesch und Leuk; Versuchsstrecke für das neue Signalsystem und für höhere Geschwindigkeiten.
- *Biel — Delemont — Basel:* teilweise zweigleisiger Ausbau
- *Olten-Hammer — Olten:* zweigleisiger Ausbau
- *Bern — Thun:* drittes Gleis in der Verbindungskurve Wankdorf — Ostermundigen
- *Basel — Olten:* drittes Gleis Basel — Muttenz
- *Olten — Lenzburg — Zürich:* Leistungssteigerung, teilweise viergleisiger Ausbau, Totalumbau des Bahnhofs Aarau.
- *Olten — Luzern:* Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten, Kapazitätssteigerung, Bahnhofsum- und -ausbau in Luzern
- *Zürich — Winterthur:* drittes Gleis zwischen Zürich Hbf. — Wipkingen-Oerlikon, Zürich Hbf. — Oerlikon fünfgleisig
- *Zürich — Chur:* drittes (evtl. viertes) Gleis zwischen Zürich Hbf. — Thalwil, zweigleisiger Ausbau Tiefenwinkel — Mühlehorn und Bad Ragaz — Landquart. Ausbau für höhere Geschwindigkeiten.
- *Thalwil — Luzern:* zweigleisiger Ausbau Ebikon-Zug; Aus- und Umbau des Bahnhofs Zug
- *Winterthur — Weinfelden:* Ausbau für höhere Geschwindigkeiten
- *St. Gallen — Sargans:* teilweise zweigleisiger Ausbau

3



3 Ein Bus der Reisepost, das wichtigste Transportglied neben der Bahn

4 Modellbild der BR 460 (Re $4/4^{VI}$), der Hochleistungslokomotive für die „Bahn 2000"

5 Ein Doppelstockwagen für die S-Bahn Zürich mit Luftfederung und Klimaanlage

6 Österreichische Version eines „Wagens 2000" zu Gast in Chur, anläßlich der Einhundertjahrfeier bei der RhB

Fotos: Sammlung Verfasser (1 und 2); Verfasser (3 bis 6);

Zeichnung: Verfasser

4



5



- *Brünigstrecke:* zweites Gleis zwischen Hergiswil und Luzern Allmend, zwischen Brienz und Meiringen (einzige Schmalspurstrecke der SBB).

Bei den Privatbahnen sind ebenfalls technische Verbesserungen erforderlich. Sie werden allerdings nicht derart gravierend ausfallen wie die der SBB. Betroffen sind vor allem die Bodensee-Toggenburgbahn (BT), die Süd-Ostbahn (SOB) sowie die Rhätische Bahn (RhB).

Die BT und SOB ermöglichen eine „Querverbindung" Bodensee — Zentralschweiz und sollen zunehmend auch internationale Züge führen. Der zweigleisige Ausbau, Streckenbegradigungen und neue Sicherungstechnik sollen dazu beitragen, daß die Fahrzeiten in den Takt „eingefädelt" werden.

Die RhB dagegen hat großes vor! Der neue etwa 19 km lange Vereinatunnel soll bis zur Jahrtausendwende dem Betrieb übergeben werden. Das Engadin kann dann voll in den „Takt" integriert und die Albulastrecke entlastet werden.

Vorbereitungen

Daß für solche ehrgeizigen Vorhaben Zeit notwendig ist, liegt auf der Hand. Durch laufende Ergänzungen im Fahrplan werden die Fortschritte für alle Fahrgäste Schritt für Schritt verwirklicht. Das Bild der Züge wird zusehends farbenfroher. Nicht nur die SBB bekennt endlich Farbe, die „Privatbahnen" sind seit jeher farbiger. Nun sieht man aber IC-Züge der BLS in Basel, Schnellzüge dieser Bahn in Chur, SOB-Züge in Zürich.

In neuester Zeit fahren sogar die BLS-Lokomotiven, nicht nur vor Güterzügen, sondern auch vor IC- und Schnellzügen bis Basel durch. Das Umspannen und Kurswagenumsetzen entfallen. Alles in allem: Weniger Aufwand für die Bahnen, mehr Komfort für die Fahrgäste.

Paradoxe Situation

Ausgerechnet die „Umweltschützer" haben sich bei diesen Plänen zu Gegnern des öffentlichen Verkehrs „profiliert". Ihnen ist das System zu perfekt, es wird nach ihrer Meinung zu wenig „mit den Köpfen" der Fahrgäste gearbeitet. Man will mit harten, dirigistischen Maßnahmen die Menschen dazu zwingen, auf das Auto zu verzichten. Ausgerechnet mit den Argumenten der Bahngegner wird die Bahn bekämpft — und das zuungunsten der Umwelt! Doch dies ist ein sinnloses Unterfangen, da die direkte Demokratie der Schweiz zu viele „Sicherungen" gegen Behördenwillkür geschaffen hat.

6



Gerhard Zieglgänsberger, Köthen

150 Jahre Eisenbahn in Köthen

Als eine der frühen deutschen Fernbahnlinien eröffnete die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (MLE) am 28. August 1840 den Betrieb auf der gesamten Strecke, nachdem zuvor schon Teilstrekken dem Verkehr übergeben waren.
Die ersten Vorstellungen über den Bau dieser Bahn hatten der Magdeburger Oberbürgermeister Franke und der Hallesche Stadtrat Wucherer schon zehn Jahre früher. Als die MLE nach einigen Schwierigkeiten 1835 gegründet wurde, gab es in Deutschland noch kein Eisenbahnfieber. Die Linie sollte nach ersten Plänen über Bernburg führen. Der Regent des Anhalt-Bernburgischen Herzogtums lehnte dieses Projekt jedoch entschieden ab. Und so wich man nach Cöthen (seit Dezember 1926 Köthen) aus. Der dort regierende Herzog Heinrich befürwortete den Bahnbau, weil er weitsichtig wirtschaftliche Vorteile für sein Land erhoffte. Von da aus sollte die Strecke auf kürzestem Wege nach Leipzig führen und Halle nicht mehr berühren. Doch der Hallesche Stadtrat Wucherer setzte sich durch. Halle an der Saale erhielt ebenfalls den ersehnten Bahnanschluß. Im Frühjahr 1838 begannen dann an mehreren Stellen die Bauarbeiten.

Über Calbe (Saale) nach Cöthen
Blättern wir ein wenig in der damals in Köthen erschienenen Anhalt-Cöthenschen Zeitung (ACZ). Am 20. Juni 1835 konnte man lesen: *„Unsere wegen der Eisenbahnverbindung Magdeburgs mit Leipzig nach letzterer Stadt abgeordnete Deputation ist sehr befriedigt zurückgekommen, und es werden nun die erforderlichen Schritte in Berlin getan werden.“* Es dauert aber noch bis 30. Juni 1839, bevor die Strecke Magdeburg — Schönebeck eröffnet werden konnte. Der Bau der Saalebrücke bei Calbe (Saale), unweit vom heutigen Bahnhof Calbe (Saale) Ost gelegen, erforderte größeren Aufwand, so daß die Station „An der Saale“ zeitweilig Endstation war. Am 13. Juni 1840 aber meldete die ACZ: *„Am gestrigen Tage (9. Juni d. A.) sahen die Bewohner der Residenz Cöthen zum ersten Male den Dampfwagen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft hier eintreffen, und wenn diese vorläufige Probefahrt auch noch nicht als Act der eigentlichen Einweihung der Bahn erscheinen kann, so möchten wir bei der Wichtigkeit dieses Gegenstands, bei dem großen Einflusse, den dieses Unternehmen in der Zukunft auf unsere Stadt nothwendig üben muß, dieses Ereignis nicht vorübergehen lassen, ohne in diesen Blättern den Tag seines Eintritts verzeichnet zu haben …*
Auch das Unternehmen der hier (in Köthen d. A.) ausmündenden Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (BAE) wird tüchtig gefördert; es ist beabsichtigt, die Bahnstrecke von hier nach unserer Nachbarstadt Deßau (alte schreibweise, heute Dessau) bereits Anfang August dem gewerblichen Verkehre zu eröffnen. So schreitet denn das Werk rüstig fort zur Ehre und zum Frommen Deutschlands und unseres Vaterlandes und wirke freudig zum Flore unser Stadt.“

1

Bekanntmachung.
Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zwischen Deßau und Cöthen.
Die vorbezeichnete Strecke unserer Bahn wird von **Dienstag, den 1. September** c. ab, dem Verkehr eröffnet werden, wodurch sich die Fahrten von Deßau aus denen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und Leipzig-Dresdner Eisenbahn anschließen werden.
In Uebereinstimmung mit dem Fahrplan der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Gesellschaft sind von obigem Tage ab vorläufig täglich zwei Dampfwagenfahrten
von Deßau nach Cöthen
und zwar früh 8 1/4 Uhr
und Nachmittag 3 1/4 Uhr
und zurück
von Cöthen nach Deßau
früh 9 1/4 Uhr
und Nachmittag 4 1/4 Uhr
oder 15 Minuten nach Ankunft der Züge von Magdeburg und Leipzig in Cöthen, eingerichtet worden.
Dem Publico ist dadurch Gelegenheit gegeben von Deßau aus, ohne Aufenthalt, täglich zweimal auf Eisenbahn nach Cöthen und Magdeburg, oder Halle, Leipzig und weiter, oder von dort nach Deßau zu reisen.



Durchgehend eröffnet
Die offizielle Einweihung der Magdeburger Strecke ließ denn auch nicht lange auf sich warten. Die ACZ vom 24. Juni 1840 berichtete davon: *„Gestern (19. Juni d. A.) genossen die Bewohner hiesiger Residenz und einer weiteren Umgebung die langersehnte große Freude der Einweihung der Eisenbahn von der Saale (Calbe) bis Cöthen, worauf man schon durch die früher gemeldeten Probefahrten gespannt war, … es empfing eine zu diesem Behuf angeordnete Herzogliche Commission den Eisenbahnzug an der Grenze.“* In Köthen war am Bahnhof zum Empfang eine Ehrenpforte errichtet worden, die mit den anhaltischen Farben geschmückt war. Mit vielfachen Hurras begrüßten die in großen Scharen herbeigeeilten Landbewohner den ankommenden Zug. Bereits am 18. August traf der erste Zug von Magdeburg kommend in Leipzig ein, dessen Bahnhof, wie auch der Dresden-Leipziger, zu diesem Anlaß festlich geschmückt war. Diesen ersten Zug führte die Lokomotive LEIPZIG.

Deutschlands erster Eisenbahnknoten: Köthen
Die Inbetriebnahme der von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (BAE) errichteten Strecke Cöthen — Deßau (alte schreibweise, heute Dessau) war für Anfang August 1840 vorgesehen, hatte sich aber verzögert, obwohl am 30. Juli 1840 eine Probefahrt von Mosigkau ohne Zwischenfälle verlaufen war. Am 1. September 1840 war es dann soweit. Dazu veröffentlichte die BAE in der ACZ folgende Bekanntmachung: *„Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zwischen Deßau und Cöthen. Die vorbezeichnete Strecke unserer Bahn wird am Dienstag, dem 1. September, eröffnet, wodurch sich die Fahrten von Deßau aus denen*

2

Bekanntmachung.
Um während der bevorstehenden Leipziger Michaelis-Messe Geschäftsleuten Gelegenheit zu geben, früher nach Leipzig zu gelangen, als es mittelst unserer regelmäßigen, um 7 Uhr Morgens von hier abgehenden Personen-Züge möglich ist, haben wir beschlossen, **vom 16. d. M. an bis zum 11. October einschließlich**, täglich eine **Extra-Fahrt** von hier nach Leipzig zu veranstalten, welche **um 5 Uhr Morgens von hier abgehen** und sich bei der Rückfahrt dem um 2½ Uhr von Leipzig abgehenden regelmäßigen Personenzuge anschließen wird.
Magdeburg, den 11. September 1840.
Directorium der hiesigen Eisenbahn-Gesellschaft.
Francke, Vorsitzender.

1 und 2 In der Anhalt-Cöthenschen Zeitung veröffentlichte das „Directorium“ der MLE 1840 wichtige Informationen für die Reisenden. Meldungen über einen Schienenersatzverkehr gab es damals allerdings noch nicht.

4



3 Bayerische und preußische Wagen um die Jahrhundertwende vor dem Empfangsgebäude des Berlin-Halberstädter Bahnhofs in Cöthen.

4 Erst 1917 entstand dieses Empfangsgebäude für die inzwischen zusammengelegten Bahnanlagen (25. Oktober 1989).

5 Als Eisenbahnknoten verfügt Köthen auch über einen Rangierbahnhof. Der elektrische Betrieb wurde auf der Strecke Magdeburg — Leipzig 1934 eröffnet, 1946 demontiert und 1955 wieder eingeführt.

5



der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und Leipzig-Dresdner Eisenbahn anschließen werden." (Abb. 1)

Der Fahrplan hatte zwar noch nicht die heutige Form, war aber der erste deutsche eines Knotenpunktes, von dem man in drei Richtungen reisen konnte. Die erste Lokomotive der BAE taufte der Herzog von Anhalt-Dessau auf den Namen HIRSCH. Diese Maschine fuhr auch den Einweihungszug. Bald nach der Einweihung der MLE und BAE mußten die Regeln des Eisenbahnbetriebs veröffentlicht werden. In Nr. 76/1840 der ACZ findet man die Bekanntgabe des ersten Messesonderzuges Magdeburg — Leipzig (Abb. 2).

GmP vor 150 Jahren

Am 22. Oktober 1840 ließ das Direktorium der MLE mitteilen, *„daß die Einrichtungen für den Güterverkehr soweit gediehen seien, daß derselbe nunmehr durch regelmäßige Packzüge bewirkt werden kann und wir zur Beförderung eines jeden Quantums Güter von und nach den genannten Orten bereit sind".* Diese Orte waren Magdeburg, Saale, Cöthen, Halle und Leipzig. *„Nach den übrigen Zwischenstationen (Schönebeck, Gnadau, Stumsdorf und Schkeuditz d. A.) muß ein regelmäßiger Frachtverkehr für jetzt zwar noch ausgesetzt bleiben, doch werden wir, soweit es möglich ist, Fracht-Beförderungen dahin schon mit besorgen ... Die regelmäßigen Packzüge werden am 1. November ihren Anfang nehmen. Dieselben treten an die Stelle der bisherigen Zwischen-Fahrten, welche mit diesem Tage aufhören ... Packzüge, mit welchem auch Personen, jedoch nur in der 3. Wagen-Classe nach allen Stationen befördert werden können, sind wie folgt festgesetzt ..."* Die ersten Güterzüge von 1840 waren also nach unseren heutigen Begriffen GmP, und da auf den übrigen Zwischenstationen die Fahrgäste überwiegend aus der ländlichen Bevölkerung kamen, hielt man die 3. Wagenklasse für ausreichend. Unter Zwischenfahrten, auch Zwischencourse genannt, verstand man fahrplanmäßige Zugfahrten, die nicht über die gesamte Strecke Magdeburg — Leipzig liefen.

Eisenbahnbrillen und Spielcasino gehörten dazu

Die Bevölkerung nahm das neue Verkehrsmittel mit Begeisterung auf. Es wurden historisch-topographische sowie technische Beschreibungen der Strecke mit Landkarten und Ansichten in allen Buchhandlungen verkauft. Es gab Eisenbahnbrillen, und in Dessau wurde sogar Anhalt-Dessauer Eisenbahnkuchen gebacken. In Köthen war eine große und prächtig-repräsentative Eisenbahnrestauration im klassizistischen Stil errichtet worden, die außerdem einen Konzertsaal, Restaurants und neben einer großen Konditorei sogar ein Spielkasino erhielt. Letzteres mußte aber auf Beschluß der Deutschen Nationalversammlung in Frankfurt 1849 geschlossen werden.

Das Restaurationsgebäude brannte 1884 vollkommen aus. Es wurde nicht wieder in allen Teilen aufgebaut. Die Gebäudefront mit den hohen Rundbogenfenstern, die parallel zur Eisenbahnstrecke verlief, fehlt heute. Die zeltförmigen Dächer auf den Ecktürmen wurden entsprechend dem Zeitgeschmack der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts durch Man-

sardendächer ersetzt. Die beiden Bahngesellschaften MLE und BAE errichteten 1840 rechts und links der Eisenbahnstrecke zwei fast gleich aussehende Empfangsgebäude. Das der MLE steht heute noch und beherbergt ein Postamt und Wohnungen für Eisenbahner. Es steht aber heute scheinbar tiefer, da beim Umbau der Bahnanlagen von 1911 bis 1917 die Gleise des Bahnhofs Köthen um 3,2 m angehoben wurden. Das Gebäude der BAE mußte bei diesem Umbau abgerissen werden. Diese drei Gebäude bildeten 1840 das Bahnhofsensemble, woran sich noch Lokschuppen, Wagenremise, Kokerei und Güterschuppen anschlossen.

Werfen wir nun noch einen Blick in die damaligen Betriebsvorschriften. Einige Anordnungen entsprechen noch heute unseren Vorstellungen. Den Fahrgästen war das unbefugte Betreten der Bahnanlagen verboten, in Trunkenheit den Zug zu besteigen und sich ungebührlich zu benehmen. Dem Fahrpersonal drohte bei Trunkenheit im Dienst die fristlose Entlassung, und es durfte sich keine „Ungebührnisse" gegen das Publikum erlauben. Daß der „Fuhrplan" der Genehmigung bedurfte, ist wohl selbstverständlich. Interessanter sind noch die direkten Vorschriften für den Fahrdienst. Da wird für die Transportmittel in § 5 gefordert: *„Um den Lauf der Wagenzüge hemmen zu können, muß jeder hinter einem Dampfwagen folgende Kohlen- und Wasser-Munitionswagen (Tender d. V.) ingleichen ein Teil-Transportwagen, mit einer Vorrichtung zum Bremsen versehen sein."* Für Zugfahrten war das Schieben der Wagen grundsätzlich untersagt. Es konnten aber mehrere Wagenzüge in Zwischenräumen von 10 Minuten und bei ganz hellem Wetter in der selben Richtung hintereinander abgefertigt werden, wenn noch eine Sichtverbindung in der Mindestentfernung von 200 Ruthen (1 Ruthe = 3,766 m d. A.) vorhanden war. Der vorangehende Zug mußte am letzten Wagen eine Flagge führen. Für das Einsteigen der Reisenden in die Wagen galten bestimmte Vorschriften. So schrieben die §§ 13 u. a. vor: *„Der Zeitpunkt, von welchen ab der Ort, wo die zum Abgange bestimmten Wagen stehen, zum Einsteigen der Reisenden geöffnet ist, wird durch einmaliges Läuten einer Glocke angedeutet. Es treten hierauf die mit einem Billet zur nächsten Fahrt versehenen Personen ein, und nehmen nach Anweisung der die Aufsicht führenden Oberschaffner und Schaffner ihre Plätze in den Wagen ein. Fünf Minuten vor dem Abgange wird zum zweiten Male geläutet, um die etwa noch zurückgebliebenen auf die Abfahrt aufmerksam zu machen ..."*

Zur Kenntnisnahme für die abgehenden Reisenden mußte ein öffentlicher Anschlag mit den Ankunftszeiten der Züge angebracht sein. Dieser Anschlag hatte seine Bedeutung, denn in § 16 heißt es u. a.: *„Wer nach diesem Zeitpunkte beim Eintreffen des Wagenzuges nicht zum sofortigen Einsteigen bereit ist, verliert das Recht zum Mitfahren. Das Eintreffen des Wagenzuges wird, sobald derselbe in der Ferne sichtbar ist, durch einmaliges Läuten markiert".*

Ballonsignale regelten Gegenverkehr

Der Bahnwärter hatte 30 Minuten vor Fahrtbeginn die ihm vertraute Strecke zu reudieren und den Befund zu revidieren. Dies geschah durch Aufziehen von Ballons an Signalstangen, die in Sichtentfernung aufzustellen waren. Signalisiert wurde durch verschiedene Stellungen des Ballons an der Stange und einem am oberen Ende angebrachten Arm. Hatte der Wärter die Strecke in Ordnung befunden, zog er den Ballon bis zur höchsten Spitze des Mastes, wo er tagsüber, wenn keine Störung auftrat, verblieb. Fand er ein Hindernis auf der Strecke, zog er den Ballon bis zur Mitte der Signalstange herunter und ging dem Zug in Richtung seiner Station entgegen. An seiner Station hatte er sich mitten auf das Gleis zu stellen, das Gesicht zum Zuge gewandt, und dabei wiederholt mit seinem Arbeitsinstrument (Besen, Schippe oder dgl.) auf die Gleise zu schlagen, bis er vom Maschinisten wahrgenommen wurde.

Schaffner und Oberschaffner

Mit Zugbegleitpersonal, damals Wagen-Aufsichts-Personal genannt, wurden die Züge reichlich besetzt. Vorgeschrieben waren: für ein bis drei Wagen ein Schaffner, für vier bis sechs Wagen zwei Schaffner, für sieben bis

6



6 Am 13. August 1988 entstand diese Aufnahme von der Saalebrücke bei Calbe mit dem D 732, der in Richtung Magdeburg fährt.

7 Aus alten Zeiten stammt das Empfangsgebäude des Bahnhofs Calbe (Saale) Ost. Die hier beginnenden Anschlußbahnen werden mit Werkbahnloks bedient.

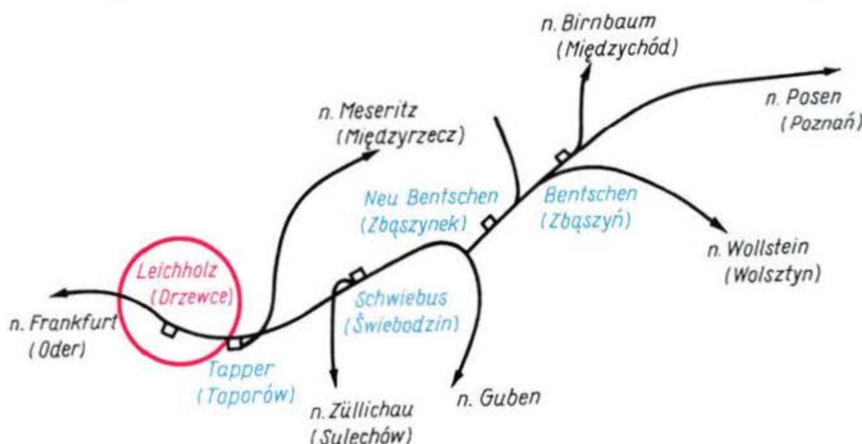
Repros und Fotos: Verfasser (1 bis 3); V. Emersleben, Berlin (4 bis 7)

7



Über die Eisenbahnkatastrophe bei Schwiebus

„In den frühen Morgenstunden des 22. Dezember 1939 ereignete sich das schwerste Eisenbahnunglück des deutschen Eisenbahnwesens ..." Dieser Satz aus dem dreiteiligen Beitrag von Joachim Grothe, veröffentlicht in den „me"-Ausgaben 1 bis 3/82, wird inzwischen angezweifelt.
Kurt Gollasch, langjähriger Direktor und Fachschuldozent an der früheren Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik in Gotha und heute im Ruhestand, schrieb uns kürzlich über das, was er während des Weihnachtsfestes 1942 von Bentschen (heute Polen) aus mittelbar erlebte – nämlich einen Eisenbahnunfall, der die Ausmaße des Genthiners noch überschritt und der sich wahrscheinlich durch die nationalsozialistischen Machthaber noch besser verschwiegen ließ als der von Genthin. Denn offizielle Informationen über diese Katastrophe sind nicht bekannt.
Kurt Gollasch schrieb uns:
Vom 16. Juni 1941 bis 7. Juni 1943 war ich Dienstvorsteher des Bahnhofs Bentschen. (RBD Posen; die polnischen Ortsbezeichnungen sind der Skizze zu entnehmen.)
Auch Weihnachten 1942 rollte auf der Strecke Frankfurt (Oder) – Schwiebus – Neu-Bentschen (– Posen) der DmW 147 (D-Zug mit Wehrmachtsteil) in Richtung Warschau. Er verließ Berlin-Charlottenburg gegen 22 Uhr. Der Zug überfuhr in der Nacht vom 25. zum 26. Dezember 1942 unweit von Schwiebus ein haltzeigendes Blocksignal (der Name der Blockstelle ist mir nicht bekannt) mit wahrscheinlich 120 km/h und prallte bei trübem Wetter im vorliegenden Blockabschnitt auf einen mit Benzin gefüllten Kesselwagenzug auf. Der Güterzug war vor dem Einfahrsignal des Bahnhofs Leichholz gestellt worden (was den damals geltenden Fahrdienstvorschriften entsprach), sollte in das Überholungsgleis eingelassen und vom nachfolgenden DmW 147 überholt werden.
Die Folgen dieses Zugunglücks waren verheerend: Einige Kesselwagen des Güterzuges und der vordere Zugteil des DmW 147 gerieten in Brand.
Der Bahnhof Leichholz lag im Betriebsamtsbezirk Schwiebus und gehörte zum RBD-Bezirk Osten mit dem Sitz in Frankfurt (Oder). Wenige Wochen nach dem Ereignis telefonierte ich mit dem Unfallsachbearbeiter des Betriebsamtes Schwiebus – sein Name ist mir entfallen. Er teilte mir mit, daß die Zahl der Toten – soweit sie überhaupt mit Sicherheit festgestellt werden konnte – 284 betrage. Mir ist nicht erinnerlich, ob diese furchtbare Eisenbahnkatastrophe mit allen ihren Folgen in der Presse und im Rundfunk jemals bekanntgegeben wurde.



Das Lokpersonal vom Bw Posen Hbf, die Eisenbahner im Gepäckwagen, die Reisenden im Schlafwagen sowie in den folgenden drei vollbesetzten Personenwagen verbrannten ausnahmslos. Erheblich war außerdem der Sachschaden. Die mit dem Leben davongekommenen Menschen wurden in den Morgenstunden des 26. Dezember 1942 mit einem Ersatzzug in Richtung Posen weiterbefördert. Mit eigenen Augen habe ich in Bentschen jene Menschen gesehen! – Ihnen sah man auf den ersten Blick die Schrecken der vergangenen furchtbaren Stunden an.
All diese Fakten habe ich nach bestem Wissen und Gewissen und aus dem Gedächtnis niedergeschrieben.
Soweit der Bericht. „me" möchte über dieses Unglück ausführlicher berichten, ist aber auf die Hilfe von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, angewiesen. Wer kann weitere Einzelheiten mitteilen? Selbst der unscheinbarste Anhaltspunkt wird uns weiterhelfen. Unterstützen Sie uns bitte. Tausende Eisenbahnfreunde interessieren sich für eine klare Berichterstattung, die wir so schnell wie möglich veröffentlichen wollen.
Die Redaktion

---

zwölf Wagen drei Schaffner, für dreizehn bis sechszehn Wagen vier Schaffner. Hinzu kam mindestens ein Oberschaffner. Die Schaffner hatten ihre Plätze während der Fahrt einzunehmen, *„... und zwar in der Art, daß der Oberschaffner jedesmal auf dem ersten Personenwagen oben rückwärts gekehrt sitzt, damit er den ganzen Wagenzug übersehen, auch auf die Signale der Bahnwärter achten kann. Auf dem selben Wagen sitzt jederzeit nach vorwärts gekehrt ein Schaffner, um sich mit dem Maschinisten in Rapport setzen zu können".* Die übrigen Beamten verteilen sich möglichst gleichmäßig auf die Wagen. Sollte ein plötzliches Anhalten nötig werden, das ein Aufsichtsbeamter feststellt, *„... so hat derselbe jene Nothwendigkeit dem rückwärts sitzenden Oberschaffner durch Aufstehen und Schwingen seiner Mütze oder durch eine Mundpfeife zu signalisieren, damit derselbe die Nachricht durch die nemliche Signale an den Maschinenwärter gelangen läßt, welcher darauf mit der Dampfpfeife sofort das Signal zum Bremsen zu geben hat. Die Wagenaufsichtsbeamten, welchen Bremsen anvertraut sind, haben demnach genau auf das Signal, welches ihnen der Maschinist zum Bremsen gibt, zu achten."*

MLE ökonomisch stark

Die MLE entwickelte sich zu einem ökonomisch starken Verkehrsunternehmen. Allein in Köthen wurden 1841 140 519, 1842 203 341 und 1843 230 921 Fahrgäste registriert. Infolgedessen mußte bereits im August 1842 das zweite Gleis von Köthen nach Stumsdorf angelegt werden. Am 15. Mai 1843 war die Strecke zweigleisig ausgebaut. Als die direkte Eisenbahnstrecke Berlin — Magdeburg noch nicht bestand, befuhr 1843 der erste deutsche Bahnpostwagen diese Relation über Köthen.
Schnell wurde das Eisenbahnnetz ausgebaut. Am 1. September 1846 konnte die Verbindung nach Bernburg eingeweiht werden, die man später über Aschersleben und Wegeleben weiterführte. Vor 100 Jahren, am 30. April 1890, war der Bau der Stichbahn von Köthen nach Aken fertiggestellt. Und schließlich kam am 28. November 1896 noch eine 750-mm-spurige Bahn nach Radegast hinzu, die bald bis Zörbig verlängert wurde. 1899 fusionierte diese Bahn mit der 1897 erbauten Dessau-Radegaster zur Dessau-Radegast-Cöthener Bahn (DRCB). Sie fiel 1946 unter die Reparationsleistungen an die UdSSR.

Quellenangaben

[1] Anhalt-Cöthensche Zeitung, Jahrgänge 1840 bis 1846
[2] Köthensche Zeitung 30. September 1930
[3] Serimunt 1928/56
[4] Unterhaltungsbeilage Askania 1925/19

Gunter von Hartwig (DMV), Leipzig

Museumslokomotiven in Ungarn

1



1 MÁV-Lokomotive Ia 204 mit einem Zug auf freier Strecke bei Badacsony am 28. August 1988

Tabelle 1: Betriebsfähige Museumslokomotiven der MÁV sowie weitere, zur Aufarbeitung vorgesehene Dampflokomotiven.

Museumslok-Bez.	MÁV-Nr.	Bauart	Hersteller/ Fabrik-Nr./Bj.	Bemerkungen
377.493	377.493	Cn2t		B
III k 1026	341.	Cn2	Wöhlert 739/1882	B
III 269	335.095	Cn2	Sigl 1144/1870	B,1
VA 7111	370.011	Cn2	Budapest 1628/1902	B,2
22.034	275.034	1'BI'h2t	Budapest 5074/1930	B
109.109	302.610	2'Ch2	WLF 2435/1917	B,3
Ia 204	220.194	2'Bn2	Budapest 1480/1900	B
424.009	424.009	2'Dh2	Budapest 5245/1942	B,4
XII 765	377.041	Cn2t		B,5
	411.	1'Dh2		V,6,11
	326.160	Cn2		V
	303.002	2'C2'h2	Budapest .../1951	V
	324.	1'C 1'h2		V,6
	328.054	2'Ch2		V
	327.	2'Ch2		V,7
	442.013	1'D 1'h2t		V
	375.	1'C 1'h2t		V,6
	403.507	1'Dh2		V
	520.	1'Eh2		V,8
	JOSZI	Bfl		V,9
	1	Bn2t	Henschel 12090/1913	V,10
	2	Bn2t	Henschel 12091/1913	V,10

Legende
B-Lokomotive ist betriebsfähig aufgearbeitet; V-Lokomotive ist zur Aufarbeitung vorgesehen, jedoch noch nicht endgültig entschieden; 1 — ex Denkmal im Bahnhof Hatvan; 2 — ex Brikettfabrik Nagymanyok; 3 — ex Denkmal Gardony; 4 — bei der angegebenen Fabrik-Nr. handelt es sich um die Kessel-Nr.; 5 — ex Zuckerfabrik Acs; 6 — noch nicht endgültig entschieden, welche Lokomotive dieser Baureihe erhalten bleibt; 7 — Dampfspender im Bahnbetriebswerk Hatvan. Da viele Teile fehlen, ist eine Aufarbeitung nicht gesichert. 8 — Kriegslokomotive DR-BR 52. Auch hier ist noch nicht geklärt, welche Lok erhalten bleibt. Vorhanden sind noch 520.010, 520.030 und 520.074; 9 — feuerlose Dampflok der MÁV, ex Schwellenwerk Dombovar, 10 — ex Gaswerk Budapest; 11 — UNRRA — S 160 (Typ „Europa") ex US-Transportation-Corps

Der Traktionswechsel verlief auf Ungarns Schienensträngen ähnlich wie auf denen in der DDR. Noch in den 60er Jahren beherrschte die Dampflok nahezu uneingeschränkt das tägliche Bild bei den Ungarischen Staatsbahnen (MÁV). Erste Diesellokomotiven importierte man von NOHAB aus Schweden. Im größeren Umfang folgte aus Lugansk/Woroschilowgrad (UdSSR) die Baureihe M 62, die der DR-BR 120 entspricht. Parallel dazu wurden Hauptstrecken elektrifiziert. Die hier eingesetzten Elloks und weiteren Diesellokomotiven entstanden nun im eigenen Land. So verschwanden Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre zunehmend ältere Dampflokomotiven. Anfang der 80er Jahre schließlich gab es die Dampftraktion nur noch im lokalen Reisezugdienst, vor Nahgüterzügen sowie im Rangierdienst. 1981 rollten auf einigen Strecken der MÁV nur noch die Baureihen 375 (1'C1'h2t) und 424 (2'Dh2) sowie vereinzelte Exemplare der Baureihe 324 (1'C1'h2). Die letzten Vertreter der Baureihen 4 II (1'Dh2 „UNRRA S 160") und 520 (ex DRG-BR 52) übernahmen vereinzelte Rangierarbeiten. 1983 waren dann bis auf einige Lokomotiven der Baureihen 375 und 424 alle anderen Dampflokomotiven abgestellt oder schon zerlegt. 1985 wurden bei den MÁV die letzten Dampflokomotiven planmäßig eingesetzt. Vereinzelt dienten außerdem 424er Reserve- oder Bauzugzwecken.

Wie in allen anderen Ländern nahm auch in Ungarn mit dem „Dampfloksterben" das öffentliche Interesse an der alten Technik zu. Kurzentschlossen bewahrten einige Bahnbetriebswerke Lokomotiven vor dem Schneidbrenner. Schon vorher plante aber das ungarische Verkehrsmuseum in Budapest, ausgewählte Dampflokomotiven für die Nachwelt zu erhalten. Ein spezielles Eisenbahnmuseum sollte in der Stadt Szolnok aufgebaut werden.

Im internationalen Trend folgend, wurde jedoch ein anderer Weg beschritten.

2



Denn Museumseisenbahnfahrzeuge sind vor allem als rollfähige Exponate gefragt. Daher wurde die Museumskonzeption überdacht, die betriebsfähige Aufarbeitung ausgewählter Maschinen geprüft und die Zahl der zu erhaltenden Loks erhöht. Darüber hinaus haben die einzelnen Bahnbetriebswerke die Möglichkeit, eine Traditionslokomotive zu erhalten. So verfügt man auch in der Zukunft noch über Ersatzlokomotiven bzw. Ersatzteilspender.

Die betriebsfähige Aufarbeitung kam teilweise in Eigeninitiative eines Bahnbetriebswerkes, z. B. Lok III 269 in Hatvan (ex Denkmal), zustande. In den meisten Fällen aber wurden die Maschinen im Budapester Ausbesserungswerk „Jenö Ländler" hergerichtet. Dort konnte 1986 auch die sicher prominenteste Museumslokomotive, die ex-Südbahn-109.109, aufgearbeitet werden. Dieser Veteran stand nahezu 20 Jahre als Denkmal in Gardony am Velency-See. Die Lokomotiven V 7III und Ia 204 erhielten 1987 eine Hauptuntersuchung.

Sehr interessant ist auch das im ehemaligen Bahnhof Paks eingerichtete kleine Eisenbahnmuseum. Auf dem dortigen Freigelände stehen drei Lokomotiven.

Bekannter dagegen ist das Schmalspurbahn-Freilichtmuseum in Nagycenk mit der hier beginnenden Museumsbahn nach Fertöboz. Schon Anfang der 70er Jahre wurde diese Anlage von der GySEV geschaffen. Heute ist dieser Komplex ein beliebtes Touristikzentrum für Eisenbahnfreunde aus vielen Ländern Europas.

Ebenfalls im Blickpunkt der in- und ausländischen Eisenbahnfreunde stehen die bekannten „Nostalgie-Fahrten". Sie beginnen jeweils samstags und sonntags im Budapester West-Bahnhof (Nyugati pu.) und enden in Esztergom. Die Züge verkehren vom April bis Oktober. Außerdem gibt es Sonderfahrten dieser Art vom Budapester Süd-Bahnhof (Deli pu.) nach Fonyod, allerdings nur im Juni, Juli und August. Bei ersterem kommt in der Regel eine Lokomotive der Baureihe 424 zum Einsatz, beim zweiten Zug die „ex-Südbahn-109.109".

In den Tabellen sind alle bekannten Museumslokomotiven Ungarns zusammengefaßt. Für weitere Hinweise ist der Autor dieses Beitrages dankbar.

Quellenangabe
„Nagyvasuti Vontatojarmüvek Magyarorszagon", Közlekedesi Dokumentacios Vallalat, Budapest 1985

2 MAV-Lokomotive III 269 aus dem Jahre 1870 in Keszthely am 24. August 1988

3 Ebenfalls in Keszthely entstand diese Aufnahme von der MÁV-Lokomotive 377.493 am 24. August 1988

4 Nicht nur Lokomotiven blieben erhalten, auch Luxuswagen gibt es noch. Dieses Fahrzeug stand ebenfalls am 24. August 1988 in Keszthley.

3



4



Tabelle 2: Eisenbahnmuseum Paks (Freilichtausstellung)

370.006	Cn2	ex Brikettfabrik Nagymanyok
377	Cn2t	ex Gaswerk Budapest
382.007	Cn2t StEG 1765/1883	ex BHEV-Nr. 704
375.953	1'C1'n2vt	ex Denkmal Kaposvar

Weiterhin sind in Paks ausgestellt: ein 45-t-Dampfkran, ein Triebwagen, eine Schneeschleuder und ein Wannentender v. DR-BR 52

Tabelle 3: Museumsbahn Fertöboz – Nagycenk – Hidegsek und Szechenyi – Freilichtmuseum Nagycenk

Museumslok-Bez.	Bauart / Spur (mm)	Hersteller / Farik-Nr. / Bj.	Bem.
TRIGIAV (ex 356.301)	Cn2t/600	Krauss/Mü. 4713/1902	
	Cn2t/760	Krauss/Li. 7124/1916	1
KINCSES	Cn2t/760	Mavag/Bp. 3787/1914	
HANY ISTOK (ex 357.314)	Cn2t/760	Orenstein & K. 10726/1923	
490.057	Dn2t/760	Mavag/Bp. 5849/1950	2
495.5001	Dn2t/1000	Mavag/Bp. 3782/1915	
21	Dn2t/1000	Krauss/Li. 4428/1900	3
ANDRAS (ex 394.023)	Cn2t/760	Mavag/Bp. /1923	B
394.057	Cn2t/760	Mavag/Bp. /1949	B

Legende: B – Eine der beiden betriebsfähigen Dampfloks wird an den Wochenenden auf der Museumsbahn eingesetzt.
1 – ex Zuckerfabrik Kaposvar; 2 – ex Steinbruch Szob; 3 – ex Stahlwerk Ozd

Tabelle 4: Weitere erhaltene Dampfloks verschiedener Eigentümer

29.674 Cn2	ex Graz-Köflacher EB, ex Deli Vasut (Südbahn) ausgestellt in der Halle des VM Budapest, Varosligeti korut
GySEV – III No. 17	Cn2 Sigl 3060 / 1885, betriebsfähige Traditionslok der GySEV, beheimatet in Sopron
490.056	Dn2t 760 mm Mavag / Bp. 5270/1942, ex Steinbruch Szob; Einsatz vor Sonderzügen Balatonfenyves – Csisztapuszta
490.053	Dn2t 760 mm Mavag / Bp. ..../...., ex Steinbruch Szob, Einsatz vor Sonderzügen Kecskemet – Kikskörös

Tabelle 5: Lokomotiv-Denkmäler

Lok-Nr.	Bauart	Hersteller-angaben	Standort (Bahnhof)
377.092	Cn2t		Balassagyarmat
376.633	1'C'1'h2t		Baja
324.799	1'C1'h2	Mavag 4554/1921	Budapest-Ferencvaros
275.118	1'B1'h2t	Mavag 5155/1938	Cegled
275.020	1'B1'h2t		Pecs
342.006	1'C1'h2t	Mavag 4174/1916	Vac
377.503	Cn2t	Mavag 2213/1908	Zalaegerszeg
326.136	Cn2		Debrecen
424.053	2'Dh2		Budapest-Rakosrendezö
324.1518	1'C1'n2v		Sopron
375.644	1'C1'h2t		Tata
376.649	1'C1'h2t		Siofok
424.320	2'Dh2		Szolnok
242.001	2'B2'h2t	(stromlinienv.)	Pospökladany
375.657	1'C1'h2t		Mezöhegyes
376.613	1'C1'h2t	(Panzerzuglok)	Miskolc
477.001	Dn2t 760 mm		Diosgyör (b. Miskolc)
490.041	Dn2t 760 mm		MÁV-Direktion Szombathely
XII h 6633	Cn2t ex	Lokalbahn Nagykikinda – Magybecskereki No. 3, Krauss München .../1883	Park neben VM Budapest
CSINGER-VÖLGY	Bn2t Sigl	3438/1890	Kismaros/Veröczmaros (b. Vac)
BHEV - No. 28		Mavag 1688/1902	Nagyteteny (b. Budapest)
GANT No. 5			Bodajk
GYOETZOE			Szekesfehervar

Tabelle 6: Werkloks, die zur Erhaltung vorgesehen sind

376.461	Brikettfabrik Nagymanyok
376.531	Zuckerfabrik Acs
No. 27	Zuckerfabrik Acs Cn2t (ähnlich BR 377) Mavag/Bp. 1687/1902
376.630	Zuckerfabrik Sarkad
377.269	Zuckerfabrik Sarkad
SC 2	Zuckerfabrik Sarkad Cn2t Orenstein & Koppel 2912/1908

5 Ausfahrt eines historischen Zuges aus dem Bahnhof Budapest Deli pu. am 20. August 1988 mit der Dampflokomotive 109.109
Fotos: Verfasser

5



SVT Görlitz

Einziger noch betriebsfähiger SVT Görlitz, der 175 014/019, der Deutschen Reichsbahn, absolvierte am 16. und 17. Juni 1990 seine vorerst letzten Fahrten für ein Reisebüro auf den Strecken rund um Berlin.
Bevor der SVT nochmals eineinhalb Jahre zum Einsatz kommen kann, ist eine Bremsrevision fällig. Doch dafür konnte sich die DR bisher nicht entscheiden. Der SVT ist maschinenseitig für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Durch den Ausbau der Magnetschienenbremse sind derzeit jedoch nur 120 km/h zugelassen. Der Triebzug soll aber als nicht betriebsfähiges Museumsfahrzeug erhalten bleiben.
Im November 1989 wurde der ehemalige Jugendklubzug „Streckenelektrifizierung" 175 005/006 abgestellt. Er soll wie der 175 011/012 als Ersatzteilspender für den 175 014/019 dienen.
Verbleib der Triebzüge: 175 001/002 verschrottet, 175 003/004 verschrottet, 175 005/006 abgestellt Est Berlin-Rummelsburg, 175 007/008 abgestellt Basdorf, 175 009/010 abgestellt Velten, 175 011/012 abgestellt Est Berlin-Rummelsburg, 175 019/014 betriebsfähig Est Berlin-Rummelsburg, 175 015/016 abgestellt Berlin Wriezener Bahnhof.
Sk.



Letztmalig im Planeinsatz waren die SVT der Baureihe 175 am 8. Juli 1982 als D 581 und D 586 auf der Relation Berlin – Bautzen – Berlin. Hier der D 586 zwischen Eichwalde und Berlin-Grünau am 8. Juli 1982.
Foto: B. Sprang, Berlin

Dampfloks werden in Meiningen weiter instand gesetzt

Anfang Juli wurde die Museumsdampflokomotive 52 6666 wieder dem Bw Berlin-Schöneweide übergeben. Im Raw Meiningen weilte sie zur Hauptuntersuchung (Schadgruppe L 7, L 0) und erhielt den aufgearbeiteten Kessel der Leipziger Lokomotive 52 5660. Ferner wurde die Maschine auf Wunsch des Bw und des Pflegekollektivs weitgehend in den Originalzustand zurückversetzt. Seit einigen Tagen steht für die 52 6666 außerdem ein Streifrahmentender bereit, den Eisenbahnfreunde in Köthen ausfindig machten.
Die 52er wird künftig wahlweise den bekannten Wannentender oder den „Floridsdorfer"-Tender mit auf Reisen nehmen. Ebenfalls im Raw waren die Museumslokomotiven 95 027 und 91 6580 (siehe „me" 6/90).
Nach den ersten gemeinsamen deutsch-deutschen Arbeiten zeichnet sich ab, daß das Raw Meiningen künftig verstärkt Dampfrösser für Museumsdienste instand setzen wird. Im Juli 1989 wurden dem Meininger Werk die (private) 24 009 des Eisenbahn-Kuriers und im August die 01 118 aus Frankfurt (Main) zugeführt. Gegenwärtig werden in diesem Raw monatlich etwa acht Maschinen repariert. Sie dienen als Heizprovisorien. Eine Ausnahme war im April 1990 die Berliner 52 8079. Nach einer L 6/K 7 ist sie voll betriebsfähig und kann vor Sonderzügen eingesetzt werden. Sie wird ebenfalls im Bw Berlin-Schöneweide vom Pflegekollektiv betreut und war im Juni auf der Berliner Fahrzeug-Ausstellung zu sehen.
Mr.



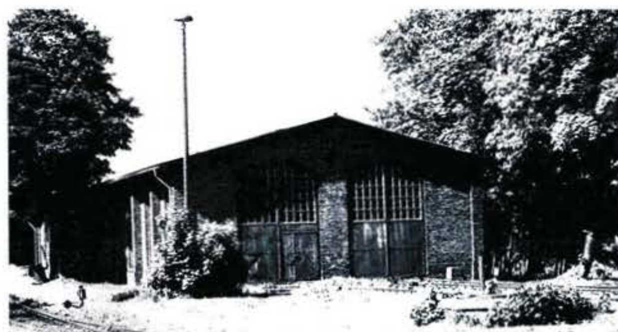
Dieser Personenwagen nach Musterblatt I. 7. gehört zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden. („me" berichtete über die Fahrzeuge dieser Gattung im Heft 7/88 ausführlich.) Im Raw Potsdam 1989 und 1990 restauriert, wurde der Oldtimer auf der Grundlage eines Leihvertrages am 26. Juli 1990 in das Museum für Verkehr und Technik überführt (siehe Abb.) und im Westberliner Lokschuppen II aufgestellt.
Foto: W. Hensel, Berlin

Neues zum Schnellbahnprojekt

Im Heft 4/90 informierte „me" ausführlich über die vorbereitenden Arbeiten zur Schnellbahnverbindung von Hannover nach Berlin. Wie in der Tagespresse bereits berichtet, haben die beiden deutschen Verkehrsminister, Herr Gibtner und Herr Dr. Zimmermann, dazu eine entsprechende Grundsatzvereinbarung abgeschlossen. Damit wurde eine neue Etappe in der konkreten Vorbereitung des Vorhabens eingeleitet. Am 22. August 1990 konstituierte sich in Berlin der Aufsichtsrat einer „Planungsgesellschaft Schnellbahn Hannover–Berlin mbH". Alle weiteren Vorbereitungen zum Bau der Schnellbahn werden in dieser Gesellschaft vorgenommen, in der in paritätischer Zusammensetzung Fachexperten der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zusammenarbeiten.
Beide deutsche Eisenbahnen halten an dem Vorhaben fest, 1991 das Ausschreibungsangebot zu veröffentlichen, 1992 mit den Bauarbeiten zu beginnen und die Strecke 1997 in Betrieb zu nehmen. *Hs.*

78 009 und 93 230 künftig in Ueckermünde

Abgestellt und für Ausstellungen vorbereitet werden die Museumslokomotiven 78 009 und 93 230 künftig im ehemaligen Lokbahnhof Ueckermünde des Bw Pasewalk (siehe Abb.). Jahrelang zweckentfremdet genutzt, wurden hier einst Lokomotiven der Baureihen 64 und 74 für ihren Einsatz auf der Strecke Jatznick – Ueckermünde restauriert. Später übernahm das Bw Pasewalk direkt den Lokeinsatz auf dem damaligen KBS 122 c, u. a. mit der Baureihe 78. Neben der 78 009, die schon seit 1987 im Bw Pasewalk beheimatet ist, übernimmt das Bw noch in diesem Jahr die 93 230 des Bw Dresden. Betreut werden die Lokomotiven von der AG 5/22 des DMV Pasewalk. Gemeinsam mit der Reichsbahn wird diese AG den Lokschuppen in Ueckermünde sowie dessen Umfeld wieder zu einem Lokbahnhof der Dampflokzeit herrichten.
Text und Foto: H. Bergmann, Ueckermünde



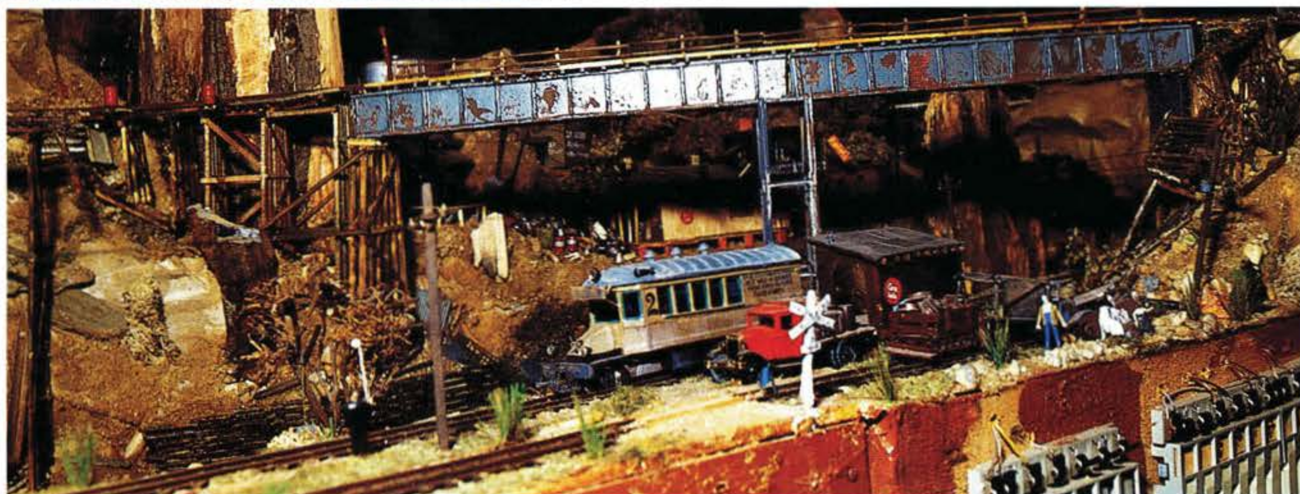
Abstellbahnhof
mine
Spiegel
Saratoga-mine
mine
flaggstop
miners gulch
* oberer Spiegelrand durch Förderbrücke gedeckt
neue Brücke
Bach
alte Holzbrücke
Fenster
Tür
M 1:25 (H0m)
0 0,50 1,00 1,50 m
Lizard head
Erzumladeanlage (Schmal-/Regelspur)
Regelspurgleis
Station Lone Pine
obere Strecke
geplantes Depot

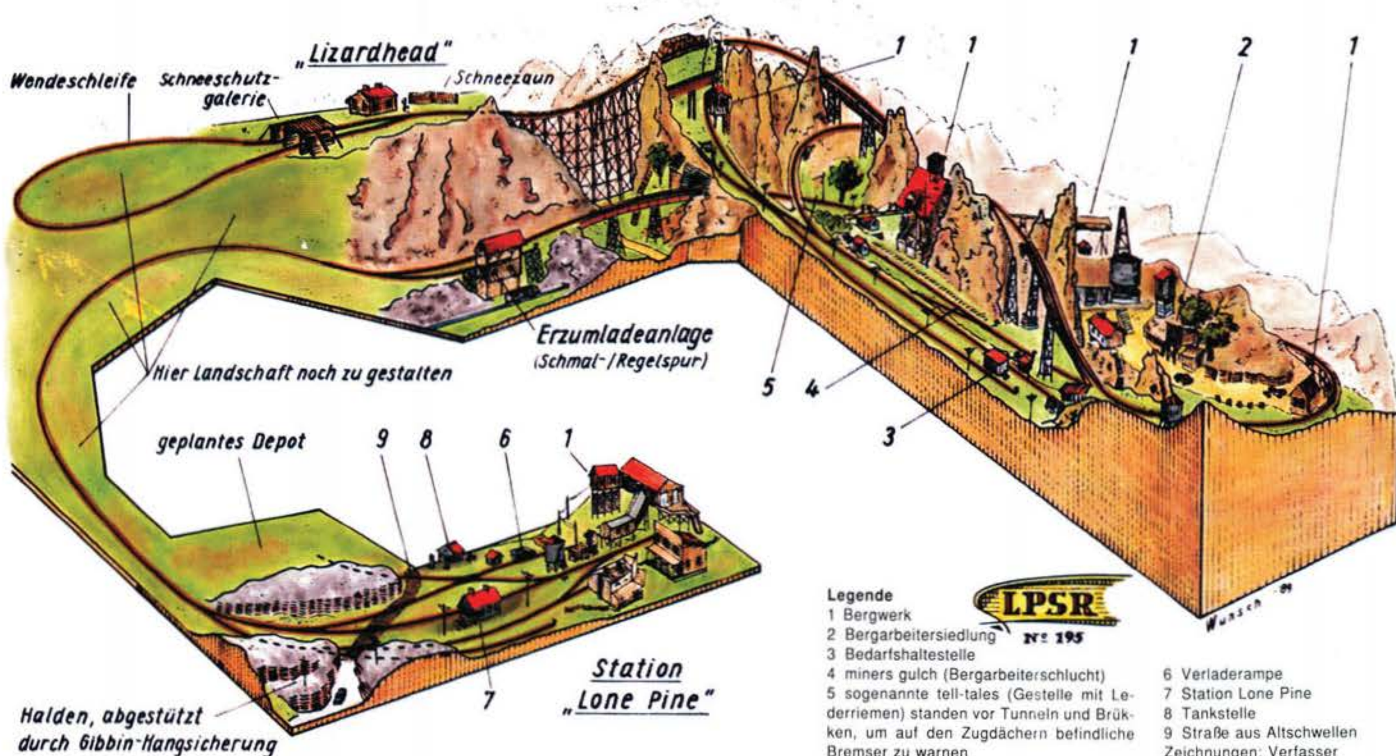
Dietmar Wunsch, Mylau

Die Lone Pine Southern Railroad

Vom Bau einer H0$_m$-Anlage und von der Begeisterung für amerikanische Motive

Begonnen hatte meine modellbauerische Laufbahn mit dem Bau verschiedener Häuser, wie sie im „Wilden Westen" des vergangenen Jahrhunderts errichtet wurden. Aus Pappe und mit viel Farbe entstanden sie nach den Abbildungen in den Mosaik-Heften. Das war der Ausgangspunkt, um mich immer intensiver mit der „Lone Pine Southern Railroad" zu beschäftigen, jener Eisenbahn, die sich in Colorado befindet. Die Freude an dem nach diesem Motiv entstandenen „Diorama" vervielfachte sich, als eine umgebaute, defekte PIKO-Lok auch noch Eisenbahnatmosphäre verbreitete. Wenig später genügte aber auch dieses Standmodell nicht mehr meinen Ansprüchen. Eine Menge Altpapier und leere Flaschen waren nötig, um bald zu einer betriebsfähigen Lok, einer Gützold-24er zu kommen. Als solche aber war ihr kein langes Leben beschieden. Aus der 24er wurde ebenfalls eine „Amerikanerin", die erste betriebsfähige Lokomotive. Damit näherte sich die damalige Modellbahnanlage, wenn sie überhaupt die Bezeichnung rechtfertigte, langsam aber sicher einem US-amerikanischem Vorbild an. Der Anspruch an die Vorbildtreue wuchs und damit auch die Zeit, die ich mit dem Suchen und Studieren geeigneter Litera-





tur verbrachte. Ich entdeckte immer neue, interessante Dinge und erschloß mir so die gesamte Vielfalt des Lebens der Siedler seit dem großen Treck bis zur amerikanischen Industriegesellschaft der Gegenwart. Die Eisenbahn erlangte bei der Erschließung des Westens, bei der Nutzung der Reichtümer des Landes und der Entwicklung der Landwirtschaft und Industrie eine große Bedeutung. Dabei entstanden auch zahlreiche Schmalspurbahnen. Mit ihrem unbedingten Zwang zur Wirtschaftlichkeit, ihrer teilweise spartanischen Ausstattung und ihren oftmals originellen Betriebsmitteln, zogen sie mich besonders in ihren Bann. So entstand dann eine Schmalspurbahn, die in die Zeit um 1939 paßt. Die Anlage erreichte immerhin die stolze Ausdehnung von 1,60 m x 0,80 m. Für mich wurde hierbei aber deutlich, was andere auch schon vor mir feststellten: Der Spaß und die Freude an der Modellbahn ist nicht von der Größe der Anlage abhängig. Es ergaben sich immer neue Motive und Anregungen, die letztlich auch verwirklicht wurden. So baute ich auch irgendwann amerikanische Autos nach. Sie paßten allerdings in keiner Weise in die von mir dargestellte Pionierzeit des vergangenen Jahrhunderts.

1 Die Blechträgerbrücke, die sich mit einem Widerlager auf den Rest der ehemaligen Holzbrücke stützt, hat einmal einen Anstrich erhalten und dann nie wieder. Der Mack-Schienenbus hält an einer Bedarfshaltestelle, an der gerade ein Farmer seinen Lkw entlädt.

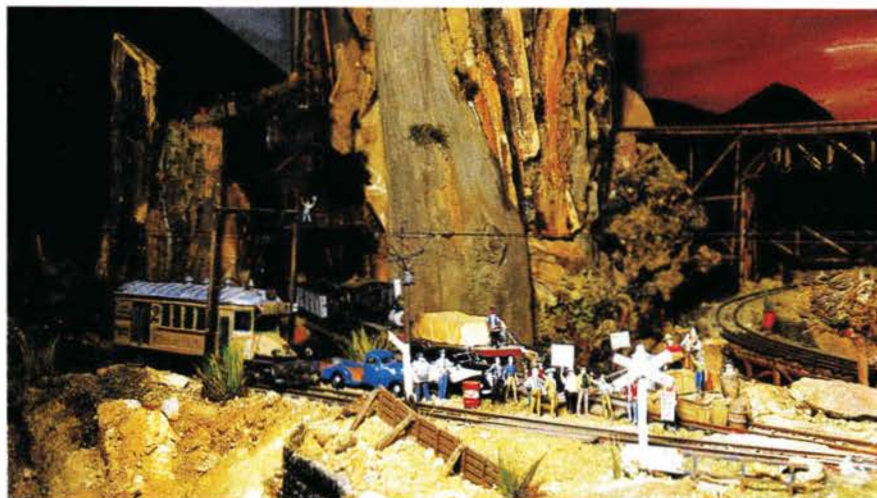
2 Die Arbeiter der Saratooga-mine streiken!

Wie Karl May

Winnetous geistiger Vater hat seine fesselnden Geschichten geschrieben, ohne in eigener Anschauung die Orte, an denen seine Helden agierten, zu kennen. Auch mir standen nur Bücher, Bilder u. ä. zur Verfügung. Auch ich bereiste noch nicht das Land, das ich im Modell nachgestaltete. Bis in das Jahr 1979 reichen die Anfänge der jetzigen $H0_m$-Schmalspuranlage zurück. Aus einem Kreis und einem verschlungenen Oval entwickelte sich der heutige Gleisplan. Ich kann versichern, daß auch dieser Zustand nur ein vorübergehender sein wird. Mich stört es keinesfalls, daß die Anlage „nie fertig" ist. Im Gegenteil, ich baue, was gerade Spaß macht und empfinde dabei viel Freude.

Wegen meiner Thematik und der Tatsache, daß es in unseren Geschäften für Anlagen nach amerikanischem Vorbild keine Modelle gibt, baue ich alles selbst. Schienen- und Straßenfahrzeuge, Hochbauten aller Art und Brücken entstanden ebenso wie die vielen Kleinigkeiten, die die Anlage erst lebendig werden lassen. Ich möchte auch Interessantes sehen, wenn gerade kein Zug fährt. Wenn sicher auch manches Modell noch nicht in allen Details zufriedenstellend gelungen ist, so war dessen Bau doch interessant und brachte Genugtuung, weil man es geschafft hatte. Es wird durch ein besseres ersetzt, wenn dies die Bedingungen erlauben. Immer wieder suchte ich für meine Modelle nach neuen Materialien

2



3



4



3 Ein Blick in den Ort Lone Pine mit Saloon und Gebäude der Minengesellschaft.
4 Die durch Holzabstützungen gesicherten Abraumhalden der Mine. Das Auto im Vordergrund entstand aus Suralin.

5 Bestens eingefangen wurde das Milieu des „Wilden Westens" mit der $H0_m$-Anlage.

Fotos: Ch. Freund, Greiz

5



bzw. Arbeitsmethoden. Neben der Verwendung handelsüblicher Bausätze, aus denen ich geeignete Teile entnahm, baute ich Gebäude auch aus Gips. Straßenfahrzeuge entstanden aus Pappe und Suralin. Auf der Grundlage von Fahrgestellen der Nenngröße TT bastelte ich unter Benutzung von Sperrholz, Messing, Zeichenkarton und Draht meine amerikanisierten Lokmodelle. Wenn vielleicht auch nicht jedes Detail einer mit Betriebsnummer belegbaren Vorbildlokomotive entspricht, so glaube ich dennoch, daß die Modelle die typisch amerikanische Ausstrahlung haben. Es befriedigt mich vollends, daß meine Anlage und alle darauf befindlichen Dinge den Ort des Geschehens und die Zeit, die ich auswählte, so wiedergeben, wie es hätte gewesen sein können. Für mich nehmen Spaß und Fantasie bei der Gestaltung der Modellbahn einen breiten Raum ein.

Ausblick

Da ich mich nun schon ein Jahrzehnt mit dieser speziellen $H0_m$-Anlage beschäftige und daran immer noch nicht die Lust verlor, sind weitere Dinge in Arbeit oder in der Planung. Zwischen der „alten" Anlage und dem neuen Bahnhofsteil „Lone Pine" wird noch das Landschaftsteil gestaltet. Auch das Lok-Depot existiert erst in der Vorstellung. Es wird an der Station „Lone Pine" entstehen. Neben verschiedenen Schienenbussen baute ich bisher fünf Dampfloks auf Fahrgestellen von TT-Modellen. Hinzu kamen diverse H0-Regelspurloks von Vorbildern, die mir gefielen, auch wenn sie nicht auf der Anlage verkehren können.
Stünde ich aber nochmals am Anfang und müßte mich entscheiden, wählte ich wohl den Maßstab 1:43,5 mit der Spurweite 16,5 mm. Viele Modelle kommen in dieser Nenngröße meines Erachtens besser zur Geltung.

7. Verbandstag des DMV

Schwerin, die künftige Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern, war vom 6. bis 8. Juli 1990 Gastgeber für den 7. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV). Neben einem reichhaltigen Exkursionsprogramm stand zweifellos der 7. Juli 1990 im Mittelpunkt des Geschehens. An diesem Tage fand die eigentliche Beratung statt. Erstmals nahmen daran Gäste aus der Bundesrepublik, unter ihnen der Vorsitzende des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V., Herr Sethe, aus Österreich Herr Binder und aus Dänemark Herr Damm teil.

In einer dem Rechenschaftsbericht folgenden sehr vielfältigen und selbstbewußt geführten Diskussion wurde um eine optimale Zukunft des DMV gerungen. Grundlage dazu bildete u. a. ein dritter Entwurf des neuen Statuts dieses künftigen Dachverbandes, der schließlich mit Änderungen und neu gefaßten Passagen auch angenommen wurde. Künftig versteht sich der DMV als Dachverband für eingetragene Vereine auf dem Territorium der DDR, die sich mit der Modelleisenbahn, der Eisenbahn und dem Nahverkehr beschäftigen. Die bisherigen acht Bezirksvorstände werden als Regionalverbände weiter bestehen und vor allem jenen Arbeitsgemeinschaften mit Rat und Tat zur Seite stehen, die aufgrund des derzeit verbindlichen Vereinsgesetzes noch nicht als eingetragene Vereine wirken können.

Eindeutig sprachen sich die Delegierten für eine Zusammenarbeit mit dem BDEF, jedoch gegen eine schnelle Vereinigung aus. Auch künftig wird die Deutsche Reichsbahn eng mit dem DMV kooperieren. Die bewegte Zeit erfordert allerdings ein schnelles Reagieren auf weitere Veränderungen, die sowohl das Statut als auch zentrale Beschlüsse betreffen werden. Und so dürfte ein außerordentlicher Verbandstag im Jahre 1991 nicht ausgeschlossen sein.

Dem neu gewählten Vorstand gehören als Vorsitzender Herr Reiner Enders, als seine Stellvertreter die Herren Günter Mai und Helmut Reinert, als Geschäftsführer Herr Manfred Neumann, als Schatzmeister Frau Ruth Hundt sowie die Vorsitzenden der Kommissionen für Museumsbahnen Herr Claus Burghardt, Nahverkehr Herr Heinz Haase, Nachwuchsarbeit Herr Hans-Dieter Weide, Wettbewerbe Herr Wolfgang Hanusch, Öffentlichkeitsarbeit Herr Rudolf Starus und Technik Herr Olaf Herfen an. Neben der neu zu bildenden Kommission Museumsbahnen bleibt auch die Kommission für Eisenbahnfreunde mit verändertem Arbeitsprofil bestehen. Der Vorsitzende ist noch zu berufen.

Der Vorstand des DMV sieht einer arbeitsreichen Zeit entgegen. Das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten und die veränderten Lebensumstände erfordern nicht nur neue Denkweisen, sondern ganz neue Wege, um Gleichgesinnte — ob Modelleisenbahner, Eisenbahn- oder Nahverkehrsfreunde — für ein sinnvolles Miteinander im Dachverband DMV zu begeistern.

Für die bisher geleistete Arbeit erhielten in Schwerin 3 Freunde die Ehrennadel des DMV in Silber und 33 Freunde die goldene Ehrennadel. Ehrenmitglied im Vorstand wurde Dr. Ehrhard Thiele, langjähriger Präsident des DMV.

Bleibt noch all denen ein herzliches Dankeschön zu sagen, die zum Gelingen des Verbandstages beigetragen haben, vor allem der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn und dem DMV-Regionalvorstand Schwerin. Der 7. Verbandstag wird trotz zahlreicher Veränderungen und vieler zeitbedingter Widersprüche in guter Erinnerung bleiben.

Wolf-Dietger Machel

1



2



Fotos: L. Bastubbe, Berlin (1); W.-D. Machel, Berlin (2)

1 Hauptuntersucht wartet die 52 6666 am 4. Juli 1990 im Heimat-Bw Berlin-Schöneweide auf die Weiterfahrt zum DMV- Verbandstag nach Schwerin. Das Foto beweist, wie viele Mühe sich die Eisenbahner des Raw Meiningen gegeben haben, um der 52er äußerlich wieder das Originalbild zu geben: Lichtmaschine vor das Führerhaus, Dampfverteiler in das Führerhaus versetzt, Rohrleitungen und Strahl- sowie Luftpumpen ummantelt (Frostschutz).
Der im „me" 7/90 veröffentlichte Kommentar „Immer wieder putzen" war Anlaß, daß sich alle Verantwortlichen noch einmal an einen Tisch setzten und berieten, welche Anstrengungen künftig notwendig sind, um diese Museumslok zu pflegen. Wenn auch in diesem Kommentar bis dahin Positives unterschlagen wurde, kam durch dieses Gespräch schließlich eine noch engere Zusammenarbeit zwischen Bw und Pflegekollektiv heraus. Der Leiter des Bw ist heute die treibende Kraft beim Erhalt dieses Technikdenkmals.

2 Zum Exkursionsprogramm des DMV-Verbandstages gehörte am 7. Juli 1990 auch eine Stippvisite zur Rostocker Straßenbahn. In Rostock-Marienehe sorgte eine Fahrzeug-Ausstellung für großes Interesse. Viel Zuspruch fand hier dieser LOWA-Zug, der über drei Jahrzehnte zum Rostocker Stadtbild gehörte.

Reisezugwagen-Verschnitt

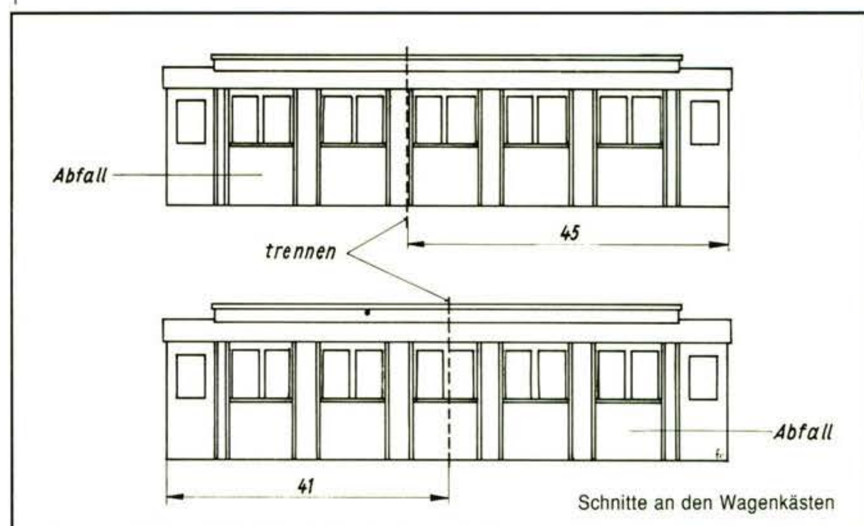
1. Teil

Wir wollen an dieser Stelle nicht erörtern, was man unter dem Begriff Verschnitt alles einzuordnen vermag. Vielmehr wollen wir Anregungen zum zielgerichteten und auch erfolgreichen „Verschneiden" geben. Erfahrungen darüber hielten wiederum zwei Leser unserer Zeitschrift auf dem Papier fest. Ihre Zuschriften hat Peter Zander, ein Spezialist der Reisezug- und Triebwagengeschichte, in unserem Auftrag erneut „verschnitten" und zu einer mehrteiligen Beitragsfolge zusammengefaßt. Die erste veröffentlichen wir im folgenden.
Die Redaktion

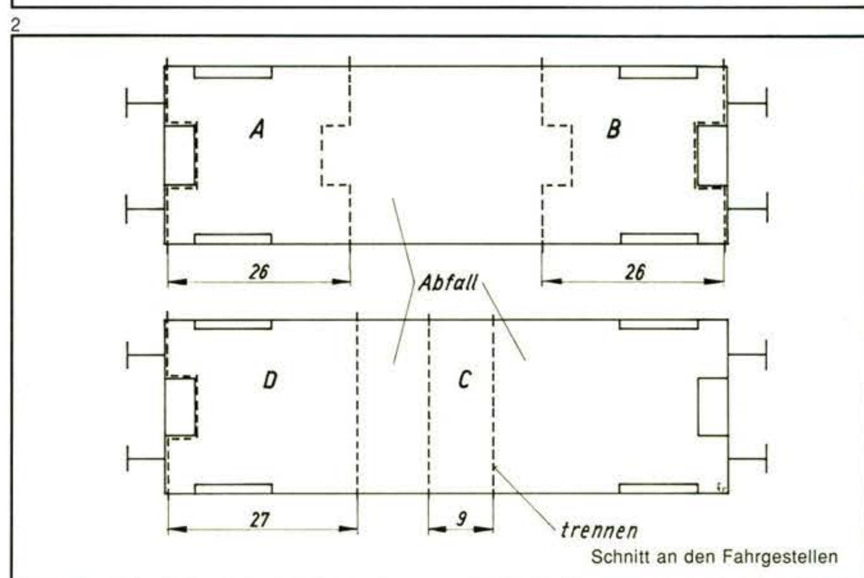
Varianten preußischer Durchgangs-Personenwagen
Mit etwas Geschick kann man den Wagenpark in der Nenngröße TT um einen dreiachsigen Oldtimer der Gattung C3i Pr 96 erweitern. Dazu werden zwei zweiachsige Oldtimer der Gattung Ci Pr 92 mit geschlossenen Vorbauten benötigt (BTTB Kat.-Nr. 3124). Die Wagen sind zunächst vollständig zu demontieren. Beide Gehäuse zersägt man gemäß Abb. 1. Der neue Wagenkasten entsteht durch Zusammenkleben der beiden bemaßten Teile. Das einzelne Fenster gehört zur Toilette. Es wird deshalb mit weißem Papier hinterlegt. Das Fenster auf der gegenüberliegenden Wagenseite bleibt durchsichtig.
Die Umbauten am Untergestell sind umfangreicher. Die Untergestelle werden, wie auf Abb. 2 dargestellt, zersägt und nach Abb. 3 wieder zusammengeklebt. Dabei sind die Teile A und B um 180 Grad zu drehen, da der Abstand der äußeren Radsätze von der Pufferbohle vergrößert werden muß. Um eine höhere Stabilität zu erreichen, befestigt man die einzelnen Teile auf einem durchgehenden Plaststreifen. In diesen werden mit einem warmen Lötkolben die Kupplungsfedern eingedrückt.
Auf den Einbau eines beweglichen, mittleren Radsatzes habe ich verzichtet, da die Fahrsicherheit auch so vorhanden ist. Sollte der Wagen dennoch zum Entgleisen oder Klemmen neigen, sollte der mittlere Radsatz an der Unterseite flach gefeilt und in das Achslager eingeklebt werden. Er schwebt dann über den Schienen.
Die Trittstufen sind auf das Fahrgestell aufzukleben. Vorher muß man die Zapfen an der Unterseite des Verbindungssteges abschneiden.
Der Wagenkasten wird mit zwei Schrauben zwischen den Radsätzen am Fahrgestell befestigt. Deshalb paßt man in den Wagenkasten zwei Plaststreifen mit einem entsprechenden Gewinde ein. Wer sich diese Mühe nicht machen möchte, kann den Wagenkasten auch ankleben. Die Ballaststücke sind nicht mehr verwendbar. Sollte der Wagen zu leicht sein, so sind vom Ballaststreifen Stücke abzusägen, die zwischen den beiden Plaststreifen Platz haben und aufgeklebt werden. Abb. 4 zeigt den fertigen Wagen. *B. Matzke, Delitzsch*

Ergänzend zu diesem Umbauvorschlag sei angefügt, daß zu dieser Wagengattung auch Fahrzeuge mit einer oder zwei offenen Stirnplattformen gehörten. Als Beispiel hierfür steht ein C3i Pr 91a. Vergleichen wir das umgebaute Modell (Abb. 4) mit der Vorbildskizze (Abb. 5), sind weitere Details erkennbar, die am Modell noch ergänzt werden könnten.

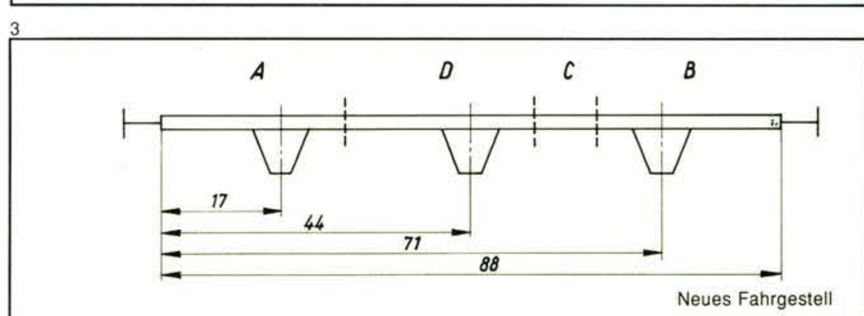
Quellenangabe
Konrad, Emil: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen Band 1:
Preußen, Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1982

1


Schnitte an den Wagenkästen

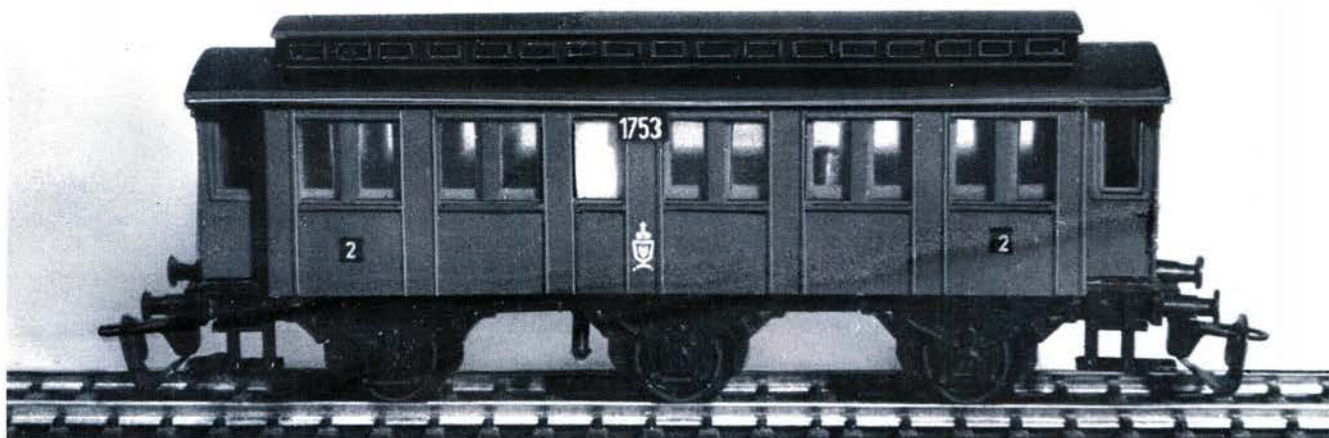
2


Schnitt an den Fahrgestellen

3


Neues Fahrgestell

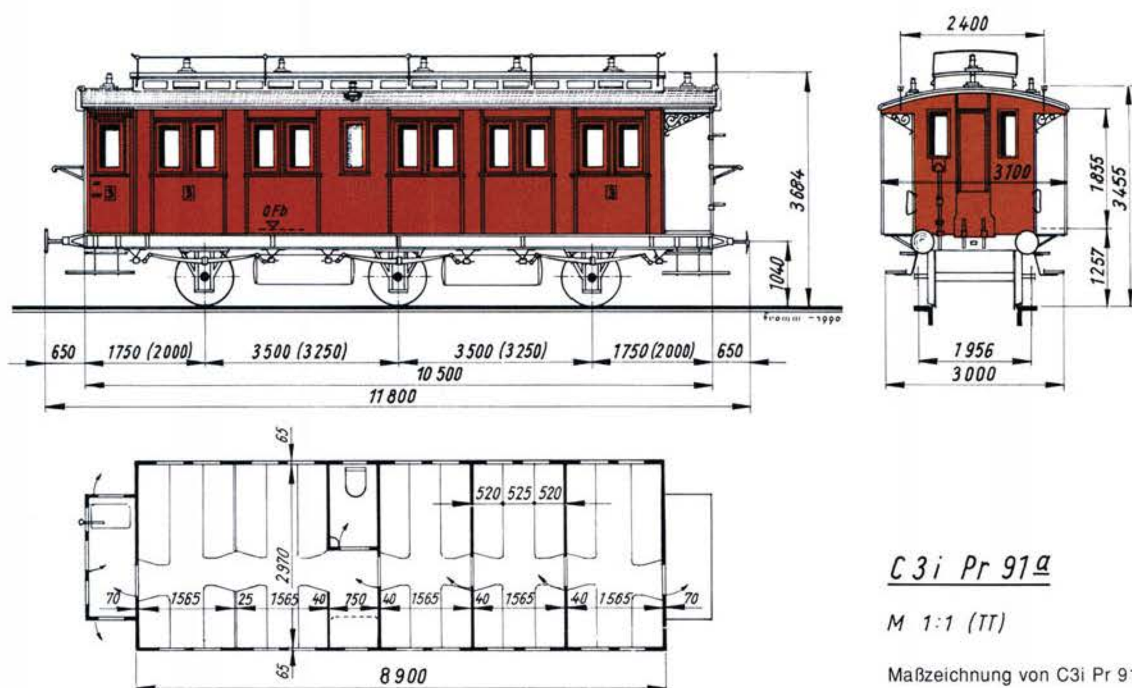
4



Das Modell des C3i Pr 96

Foto: B. Matzke, Delitzsch (4); Zeichnungen: Verfasser (1 bis 3), Sammlung P. Zander, Grube (b. Potsdam) (5)

5



Maßzeichnung von C3i Pr 91a

AKTT — der Arbeitskreis TT-Modellbahn e. V.

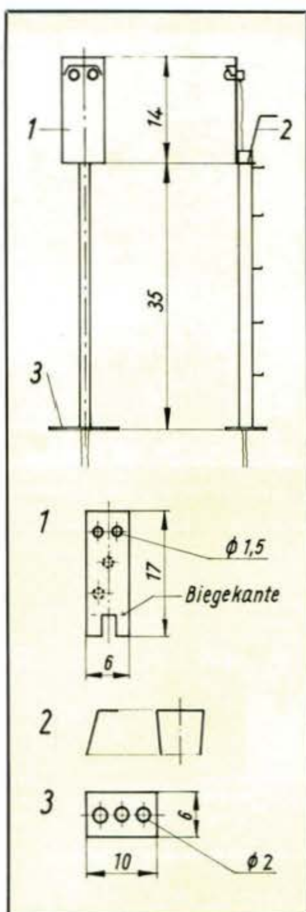
Wenn auch nicht so zahlreich, sind die TT-Freunde in der Bundesrepublik doch nicht minder aktiv als die in der DDR. Seit 1977 zusammengeschlossen im Arbeitskreis TT-Modellbahnen e. V. (AKTT), setzen sie sich gemeinsam dafür ein, daß die 12-mm-Bahn als „Spur der Mitte" nicht untergeht. Neben dem Modelleisenbahnbau im Club wird die gegenseitige Information, beispielsweise über die Hersteller und ihre Produkte (siehe Aufstellung), ganz großgeschrieben. Der TT-Kurier als Clubzeitschrift und Ausstellungen sind ein wesentliches Mittel, um die Aktivitäten der TT-Freunde in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Unter dem Titel: „TT — Die Spur der Mitte" veranstaltete der Arbeitskreis TT-Modellbahn e. V. die zweite große Modellbahn-Ausstellung am 4. und 5. November 1989 in den Räumen der Lenneper „Klosterkirche", ein Haus, welches in Remscheid-Lennep als Kulturzentrum dient.
Auf dieser Modellbahnmesse war alles ausgestellt, was bis heute in der Nenngröße 1:120 gefertigt und erschienen ist. Wer also Interesse hat, wende sich bitte an Dr. Jürgen Kunze, Ludwigstraße 126, D-6050 Offenbach.

Die Hersteller

TT-Bahnen Zeuke GmbH, Storkower Straße 152—156, DDR-Berlin, 1055 (Großserienhersteller), KRÜGER TT, Sudetenstraße, D-6330 Wetzlar (Fahrzeuge Gleise), Dr. Kunze TT, Ludwigstraße 126, D-6050 Offenbach (Fahrzeuge, Beschriftung), JEIKE MODELLTECHNIK, Rüselstraße 10h, D 4300-Essen (Fahrzeuge), KRONER TT, Postfach 13 72, D-7710 Donaueschingen (Fahrzeuge), ELMO K. Döring, Ellenbogengasse 13, D-6200 Wiesbaden (Fahrzeuge, Fahrregler), R. SCHREIBER GmbH, Postfach 24 53, D-8510 Fürth (Importeur für TT-Bahnen Zeuke GmbH), MODELLBAHNEN H. KLÜSSENDORF, Alter Markt, D-5630 Remscheid-Lennep (Kundendienstservice für alle TT-Bahnen, Wagenmodelle). *AKTT*

Bau eines TT-Lichtsignals

Das heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht werdende Aussehen der handelsüblichen Lichtsignale und die Tatsache, daß sie nur über zwei Optiken verfügen, veranlaßten mich, selbst Signale zu bauen.
Ausgangsmaterial für die Teile 1 und 3 (Abb.) ist dünnes Blech. In den Signalschirm (Teil 1) bohrt man die Löcher für die durch Lichtemitterdioden (LED) nachgebildeten Optiken. Dabei ist auf Paßgenauigkeit zu achten. Die beiden Laschen des Signalschirms werden dann nach hinten gebogen und mit dem Mast (möglicherweise von einem handelsüblichen Signal) verlötet. Unten ist der Signalmast etwas aufzuspreizen und dann auf Teil 3 zu löten. Durch die mittlere Bohrung in Teil 3 sind die Zuleitungen (isolierte Spulendrähte) für die LED zu führen. Der Signalschirm dient als Masseleiter, so daß jeweils ein Pol der LED direkt dort angelötet wird. Teil 2 biegt man aus Kupferdraht und lötet es entsprechend der Skizze am Signalschirm an. Über den Signaloptiken kann noch ein 1 mm breiter Blendschutz angebracht werden. Mit der abschließenden farblichen Behandlung ist das Signal fertiggestellt.
So entstand ein Lichtsignal im Maßstab 1:120, das in puncto Vorbildtreue kaum noch Wünsche übrig läßt und auch von jenen Modelleisenbahnern gebaut werden kann, die nun einmal keine Supermodellbauer sind und nicht unbedingt werden wollen.
Text und Zeichnung:
K.-J. Thom, Berlin



Fallbleistift als Handbohrer

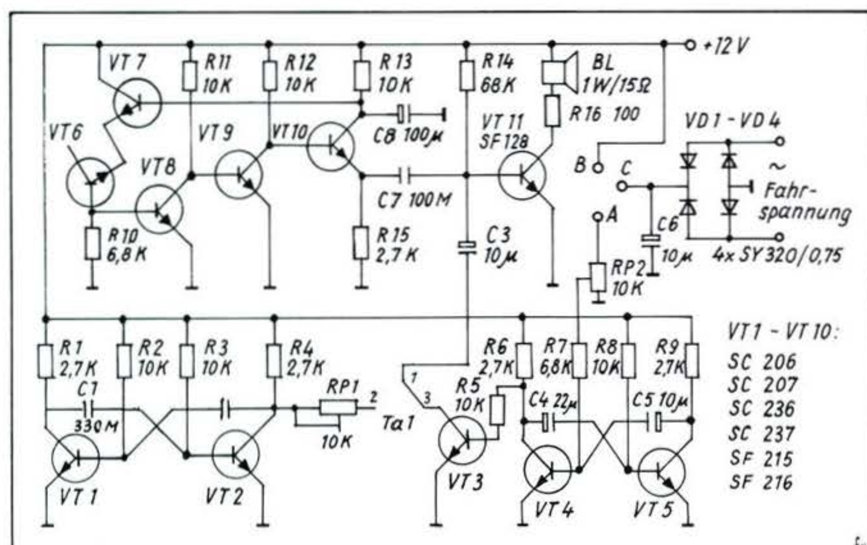
Oft sind bei Fahrzeugmodellen an unzugänglichen Stellen feine Bohrungen für Griffstangen, Rohrleitungen usw. anzubringen. Gut bewährt hat sich ein Handbohrer, der aus einem handelsüblichen Fallbleistift (kurze Ausführung) hergestellt wurde und bequem mit einer Hand zu bedienen ist.
Auf dem herausschraubbaren Spitzer wird im Abstand von 5 mm zum Beistiftende ein ausgedientes Kugellager (625) weich aufgelötet.
In den Minenraum kommt ein loses Stück Rundstahl oder -messing ⌀ 2 mm x 86 mm als Einspannlängenbegrenzung. Die Spannzange nimmt Spiralbohrer von 0,3 mm bis 2,2 mm ⌀ auf, wobei die dünneren Bohrer am Schaftende mit Kupferfolie bis zum Durchmesserausgleich zu umwickeln und weich zu verlöten sind. Beim Bohren liegt das Kugellager in der Handinnenfläche; mit den Fingern wird die Drehbewegung ausgeführt.
R. Köhler, Gera

Dank an BTTB

Beim Betreiben meiner TT-Anlage bin ich mit den Weichenantrieben recht zufrieden – bis auf das relativ weiche Plastematerial für den schwarzen Weichenstellhebel, der durch den Magnetantrieb hin- und herbewegt wird. Bei häufigerem Betätigen einer Weiche nutzt sich der kleine Dorn mit der Zeit ab, so daß der Hebel samt der Weichenzunge nicht mehr umgestellt wird. Da die nächste Vertragswerkstatt bzw. Dienstleistung nur Loks repariert, wandte ich mich an den hilfsbereiten Kundendienst von BTTB. Innerhalb weniger Tage bekam ich nicht nur eine Liste mit den einschlägigen Vertragswerkstätten, sondern zugleich einen Beutel mit mehreren Weichenstellhebeln zur Selbstreparatur. Herzlichen Dank auf diesem Wege.
F. Weber, Helmsdorf
(ü. Stolpen)

Wann kommt besseres Gleis vom BTTB?

Einige Bemerkungen zu den Berliner TT-Bahnen (BTTB). Dieser Betrieb sollte mehr auf Kundenwünsche reagieren. Wir TT-Bahner können nicht verstehen, weshalb BTTB nicht endlich gutes Gleis bringt – Vollprofil mit echtem dunkelbraunen Schwellenband. Krüger in Wetzlar hat zwar ein neues TT-Gleis, aber einmal 2 mm, dann 1,8 mm hoch, das Schwellenband nur in Flexform – Weichen ohne Antrieb – das ist alles nur eine halbe Sache!
G. Greul, Flensburg



Ein Dampflokgeräuschgenerator

Die links vorgestellte Schaltung ermöglicht das Geräusch einer Dampflok. Mit Ta 1 kann ein Pfeifton eingeschaltet werden. Das Zischen wird durch einen Rauschgenerator erzeugt, wobei als Rauschquelle VT 6 mit konstanter Stromspeisung durch VT 7 dient. Von den Transistoren VT 8 bis VT 10 wird die Rauschspannung verstärkt und steht dann an C 7 zur Verfügung. Um ein Intervall-Zischgeräusch wie bei einer Dampflok zu erreichen, wird die Lautsprecherstufe VT 11 an der Basis durch VT 3 gesteuert. Als Taktgenerator wirken VT 5 und VT 6. Mit den Werten der Bauelemente C 4/C 5 und R 7/R 8 können Zischgeräuschlänge und -pausen variiert werden.

H0-Lichtsignale mit Lichtemitterdioden

Da die im Handel angebotenen Lichtsignale nicht mit meinen Vorstellungen übereinstimmen, entschloß ich mich, Lichtsignale selbst zu bauen. Dafür sind erforderlich:

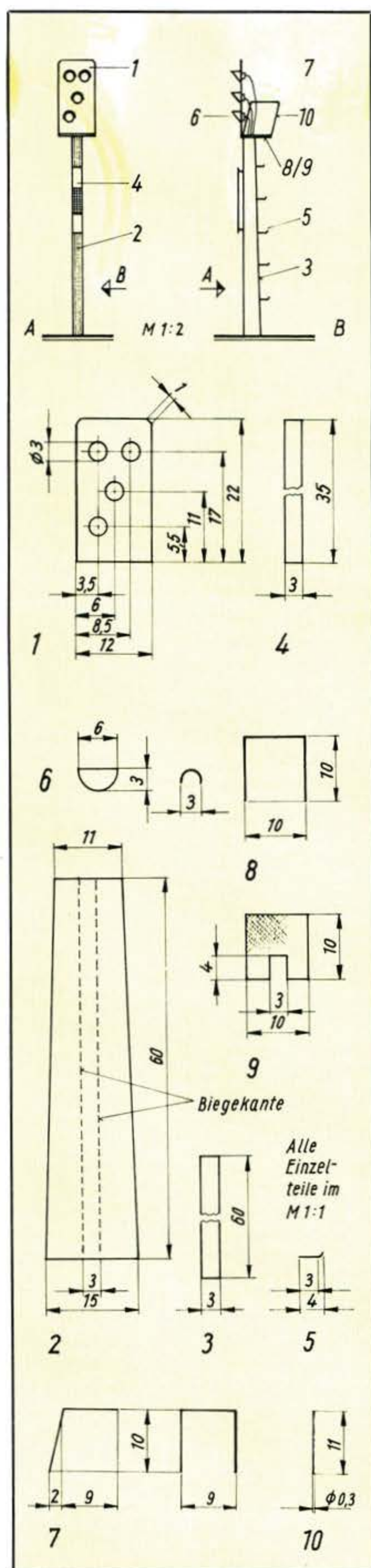
- 0,1 mm bis 0,3 mm starkes Messingblech,
- Kupferdraht (Ø 0,3 mm).
- Lichtemitterdioden (LED) QA 17, 27, 37 (rot, grün, gelb) und
- Vorwiderstände (850 Ω, 0,1 W).

Ist der Bau einer großen Anzahl von Signalen vorgesehen, empfiehlt sich, die Einzelteile komplett anzufertigen und eine einfache Vorrichtung zum Biegen und Löten der Maste herzustellen.
Einige Details zum Anfertigen der Signale: Bevor ich die Signalschirme ausgeschnitten habe, entstanden erste Bohrungen für die LED.
Für das Befestigen der Steigeisen an der hinteren Seite der Maste hat sich folgende Arbeitstechnik bewährt:
Der Kupferdraht wird gerichtet und stumpf angelötet, danach abgeschnitten und erst dann auf die endgültige Länge und Form gebracht. Für den Boden der Signalbühne kann man Gaze verwenden.
Die Schuten werden mit Hilfe eines Bürolochers aus 0,1 mm starkem Messingblech hergesellt, anschließend geteilt und über einen 3-mm-Ø-Spiralbohrerschaft gebogen. Sie können an den Signalschirm gelötet oder geklebt werden. Der Drahtrahmen für die Bühne wird von außen mit der Gaze verlötet und anschließend ausgeschnitten und befeilt.
Zur Farbgebung: Mast: betongrau; Bühne, Steigeisen, Geländer und Signalschirm: schwarz; Mastschild: weiß-rot-weiß.
Beim Einbau der LED ist darauf zu achten, daß die Anschlußfahnen unterschiedlich lang sind (Anode lang, Kathode kürzer). Vor dem Einlöten müssen die Anschlußfahnen gekürzt werden, die Anode auf etwa 5 mm und Kathode auf etwa 10 mm. Letztere wird anschließend vorsichtig nach vorn umgebogen und mit dem Signalschirm verlötet.
An der Anode (Pluspol) wird dann der durch den Mast führende und mit dem Vorwiderstand ergänzte Abschlußdraht angelötet.
Beim möglichst kurz zu haltenden Lötvorgang ist die Wärme mit einer Zange von den LED abzuführen. Wer auf jene Signalbilder verzichten will, für die zwei LED notwendig sind, kann auch nur einen Vorwiderstand benutzen. Die Schaltung des Vorwiderstandes richtet sich nach der angewendeten Grundschaltung.
Die Signale werden mit Zeitschalter und Blinkgeber ergänzt. Der Zeitschalter ermöglicht das Rückstellen auf rot, und der Blinkgeber ist für grün oder gelb blinkende Fahrtbegriffe, wie Hl 14, Hl 16 a, Hl 17 und Hl 19 a vorgesehen. Für die Schaltung der einzelnen Signalbegriffe wurden die Weichenantriebe hinzugezogen. Einzelheiten über Lichtsignalschaltung sind im „me“ 2/79 ,S. 49 bis 53, und 11/87, S. 22 bis 24, nachzulesen.

Text und Zeichnungen: G. Hattwich, Coswig

Stückliste

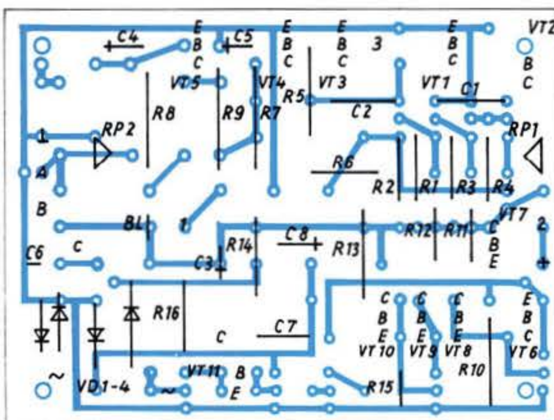
Nr.	Stück	Bezeichnung	Rohmaße (mm)
1	1	Signalschirm	12x22x0,3
2	1	Mast	15x60x0,2
3	1	Masthinterteil	3x60x0,0,2
4	1	Mastschild	3x25x0,2
5	5	Steigeisen	0,3Øx4
6	4	Schute	r3x3x0,1
7	1	Geländer	0,3Øx47
8	1	Rahmen	0,3Øx30
9	1	Boden für Bühne	10x10 Gaze
10	1	Strebe	0,3Øx11



Der Pfeifton wird mit einem Multivibrator VT 1/VT 2 erzeugt und über Ta 1 zur Lautsprecherstufe geschaltet. Der Pfeifton kann durch die Werte von C 1/C 2 und R 2/R 3 beeinflußt werden. Zur Abstrahlung des Zisch- und Pfeiftons dient der Lautsprecher BL. Wird die Brücke A–B geschlossen, ist ein Zischgeräusch zu hören (RP 2 ändert die Taktfrequenz). Schließt man die Brücke A–C, ist die Taktfrequenz von der Fahrwechselspannung abhängig. Die Schaltung kann auf einer Leiterplatte nach Abb. 2 aufgebaut werden. Für die Schaltung eignen sich Siliziumtransistoren aus der Bastelkiste (Werte siehe Abb. 1).

Die Leiterplatten können auch bei der Fa. Berkenkamp, Königsheideweg 271, Berlin, 1197, zum Preis von DM 8,10 lötfertig und DM 5,10 ungebohrt per Nachnahme bestellt werden (Best.-Nr. „me“ 9/90/2).

Text und Zeichnungen: W. Kuchnoeski, Königs Wusterhausen



Ing. Siegfried Wollin (DMV), Berlin

Eine Gartenbahn entsteht

7. Teil: Lokbau — Dampfmaschine

(Fortsetzung aus „me“ 9/89, Seiten 22 bis 25)

Nach der Beschreibung des Rahmens und des Kessels sowie einiger Hilfseinrichtungen der Lokomotive soll jetzt über den Bau der Dampfmaschine berichtet werden.
Der im Kessel erzeugte Dampf sammelt sich in der höchsten Stelle, und zwar im Dom. Von hier aus gelangt der Dampf in die Zylinder, wo er die Kolben durch seinen Druck bewegt. Dabei verliert der Dampf einen beträchtlichen Teil seiner Energie und wird schließlich durch das Blasrohr und den Schornstein ins Freie gedrückt.

Der Dampfdom

Im Dampfdom ist der Regler untergebracht (Abb. 1). Bei älteren, besonders Schmalspurlokomotiven, besteht er aus einer Spindel, die ähnlich wie ein Ventil einen Weg freigibt, das durch entsprechende Öffnung mehr oder minder Dampf durchläßt. Natürlich existieren noch viele andere Konstruktionen, an denen ganze Erfindergenerationen experimentierten. Einer davon ist der im hier vorgestellten Modell eingebaute Flachregler. Es handelt sich um zwei Platten, deren Berührungsoberflächen geschliffen wurden und die sich mit Hilfe des Wasserfilms und des darauf lastenden Dampfdrucks gegeneinander abdichten.

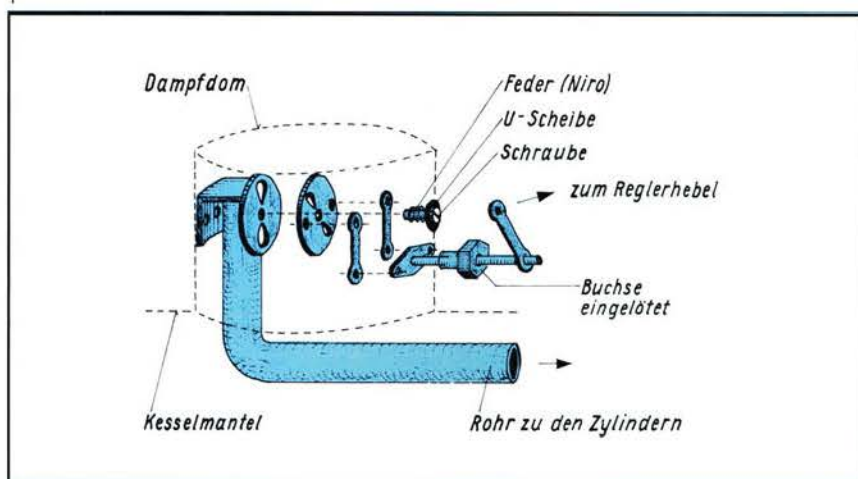
Diese kreisförmigen Platten, mit einer gemeinsamen Achse, erhielten je zwei sektorenförmig ausgearbeitete Schlitze.

Liegen diese Öffnungen übereinander, strömt Dampf durch das anschließende Kupferrohr, welches sich in der Rauchkammer teilt und zu den Zylindern führt. In diesen Abzweig mündet auch die Öldruckleitung ein. Das Öl schmiert Schieber und Kolben. Bedingt durch die engen Verhältnisse in Rauchkammer und Rahmendurchführung bestehen diese Leitungen aus drei Teilen. Die elastische Abdichtung ermöglicht eine aufgelötete Gewindebuchse, ein O-Ring und eine Überwurfmutter (Abb. 2).

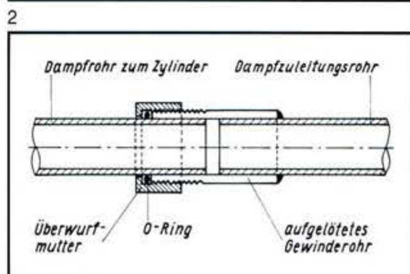
Die Zylinder

Der Dampf kommt jetzt in einen „Verteiler“, den Flachschieberkasten. Durch das Hin- und Hergehen des Schiebers gelangt der Dampf abwechselnd in den vorderen und hinteren Zylinderraum, wodurch der Kolben ebenfalls bewegt wird. Gleichzeitig gibt letzterer dann die drucklose Zylinderseite frei, damit der Dampf dort wieder ausströmen kann, wenn die andere Zylinderseite mit energiereichem Frischdampf gefüllt wird. Diese gegenseitigen, aber abhängigen Steuerbewegungen zwischen Schieber und Zylinderkolben werden durch eine sinnvolle Steuermechanik — auch Kulisse genannt — bewirkt.
Zurück zum Zylinder: Es wird vielfach in der Literatur empfohlen, ihn aus Stahl gießen zu lassen und anschließend durch Drehen, Bohren, Fräsen und Schleifen zu bearbeiten. Der hier verwendete Zylinder entstand in Leichtbauweise und wurde aus Einzelteilen zusammengesetzt (Abb. 3). Der oben auf dem Zylindergehäuse befestigte Schieberkasten besteht aus vier genau rechtwinklig gefrästen Stahlstücken mit einem Deckel und oberflächengeschliffenem Stahlboden. Auf diesen werden die Schlitze an-

1



2



3



1 Tellerregler und weitere Details am Dampfdom

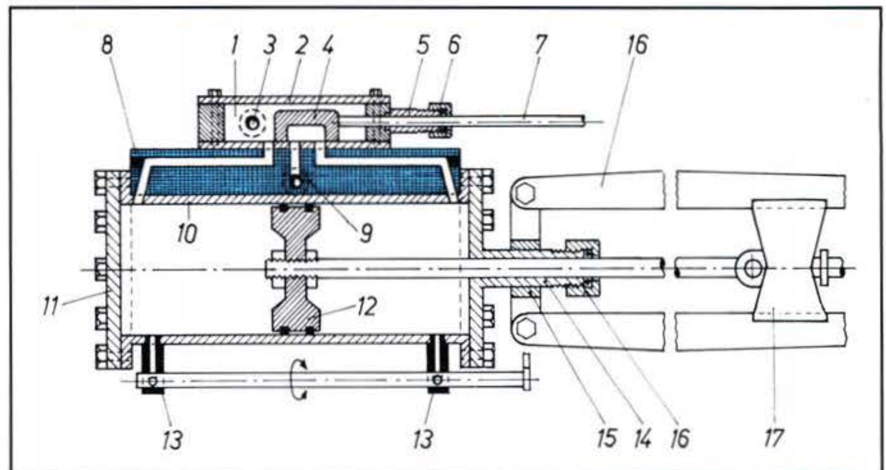
2 Elastische Rohrverbindung

3 Die Zylinderteile

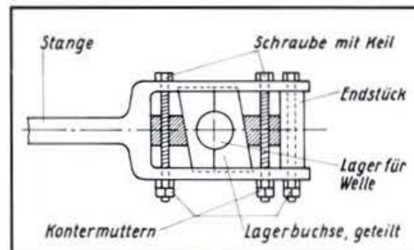
gerissen, gebohrt und mit einem Fingerfräser längsgefräst. Darauf gleitet der Messing- Flach- oder Muschelschieber. Er öffnet abwechselnd die Schlitze, wodurch der Dampf in den vorderen Zylinderraum strömt, während der Abdampf unter dem Schieber in den Ausströmkanal entweichen kann. Um ein exaktes Aufliegen und Abdichten zu gewährleisten, wurde auch die Schieberunterseite geschliffen. Die vier erwähnten Teile mußten zu einem Rahmen verlötet und mit Bodenplatte und Deckel erschraubt werden. Eine Lage geöltes Papier dazwischen bildet die Dichtung.

In diese Brücke wurde darüber hinaus der Abdampfstutzen eingelötet. Für die genannten Arbeiten ist viel Fingerspitzengefühl erforderlich, und entsprechende Hilfsvorrichtungen sind unverzichtbar.
Der Zylinder ist ein Stahl-Drehteil, im Prinzip ein Rohr mit Endflanschen. In letztere werden M3-Gewindelöcher geschnitten und die Deckel aufgeschraubt. Der triebwerkseitige erhielt eine Führungsbuchse angedreht. Sie wurde mit Überwurfmutter und O-Ring abgedichtet. Der Ms-Kolben mußte so angefertigt werden, daß er saugend im Zylinder gleitet.

In dem zunächst kalten Zylinder kondensiert der heiße Dampf schnell zu Wasser, das im Hohlraum nicht nur lästig ist, sondern durch Dampfenergiezuführung zu einem sogenannten „Wasserschlag" und dadurch zur Zerstörung des Zylinders führen kann. Zur Wasserableitung dienen daher zwei Ventile, die im Zylinderboden eingelötet sind. Durch ein Gestänge können sie über verschiedene Hebel, Umlenkböcke, und eine Drehachse vom Führerhaus bedient werden. Im Betrieb, also bei Erhitzung des Zylinders, werden die Ventile wieder geschlossen.



4 Schnitt durch den Dampfzylinder in der Schieberstellung für die Dampfeinströmung in den vorderen Zylinderraum
1 — Schieberkastengehäuse
2 — Schieberkastendeckel mit Schrauben
3 — Dampfzuleitungsrohr
4 — Muschelschieber
5 — Führungsbuchse für Schieberstange, s. a. 7
6 — Überwurfmutter mit Dichtung
8 — Dampfverteilerbrücke mit verstöpselten Bohrkanälen
9 — Abdampfrohr
10 — Zylinderrohr mit Flanschen
11 — Zylinderdeckel
12 — Kolben mit Kolbenringen und Stange zum Kreuzkopf
13 — Entwässerungsventile mit Stangenventil, System OSTRA
14 — Zylinderdeckel mit Führungsbuchse, Überwurfmutter und Dichtung
15 — „Brillen"-Träger für 16
17 — Kreuzkopf



5 Längs verstellbare Stange mit Buchsenblock

Der Muschelschieber wird durch eine Nirosta-Stange mit einer nicht festen Verbindung bewegt. In der hinteren Wandung des Gehäuses ist eine Messing-Gleitbuchse hart einzulöten, durch die die Stange gleitet, O-Ring und Überwurfmutter dichten sie ab. Ebenfalls eingeleitet in den Rahmen ist das Dampfzuleitungsrohr.
Der Schieberkastenboden wurde mit einer Ms-Dampfverteilerbrücke verlötet, in der die Dampfkanäle eingebohrt und gefräst wurden — einerseits mit den Schieberbodenschlitzen, andererseits mit der Zylinderoberseite (Abb. 4). Hierbei wurden zwei unterschiedlich hoch schmelzende Silberlote verwendet. Die von außen angebrachten Bohrlöcher in der Brücke werden jedoch durch eine Senkrechte „umgeleitet", erhalten als Verschlußstopfen einen Ms-Stöpsel eingepreßt, der außerdem zu verlöten ist.

In die beiden Rillen wurden Kolbenringe zur Abdichtung eingelegt. Die Nitro-Pleuelstange, im Kolben mit Gewinde und gefederter Kontermutter, ragt durch die Führungsbuchse und ist am Kreuzkopf gelenkig gelagert. Auf der Führungsbuchse ist die sogenannte Brille — die Aufnahme für die Kreuzkopfgleitbahnen — aufgesetzt. Diese besteht aus zwei Edelstahlflachstählen, deren Innenseiten poliert sind. Entsprechende Tarierschrauben ermöglichen ein paralleles Justieren. Seitlich erhält der Zylinder 4 mm starke Stahlbleche hart aufgelötet (Ms-Lot), die ihrerseits mit einem Grundblech als Schraubplatte am Lokrahmen befestigt werden. Abschließend erhalten beide Zylinder eine Blechverkleidung. Um die Wärmeverluste möglichst gering zu halten, werden alle Hohlräume mit Isoliermaterial, wie Kork und Glasseidengewebe, ausgefüllt.

Verschiedene Erfindernamen sind sowohl mit dem Zylinder- als auch mit dem Triebwerkbau verbunden. Allan, Trick, Stephenson und Heusinger zum Beispiel. Die kleine meckl. T 7 — das Vorbild für das beschriebene Modell — hatte eine Stephenson-Steuerung mit gekreuzten Stangen erhalten. Die Kontruktion wurde etwa bis zur Jahrhundertwende gebaut.

Das Gestänge

Von der Lokomotive stand neben einer Maßskizze (Abb. 6) nur ein altes Foto (s. a. Dampflok-Archiv 4, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, S. 166 u. 167) zur Verfügung. Neben der Berechnung der Kurbelzapfen und Stangenstärken diente es, im Maßstab 1:10 vergrößert, als Grundlage für den Bau des Modells. Danach wurden vier verschiedene Stellungen des Flachschiebers, der zugeordneten Stangen und der Kolbenstellungen, einschließlich der Schub- und Exzenterstangen, aufgezeichnet. Letztere steuern die Schwinge. Durch Anheben und Senken dieser über ein Hebelwerk wird die Vor- bzw. Rückwärtsfahrt eingestellt. Um die Maschine einfach bedienen zu können, wird das Hebelwerk nur in den Endstellungen fi-

xiert. Geschwindigkeitsregelungen sind ausschließlich mit dem mehr oder minder weit geöffneten Regler möglich.

Damit vereinfacht sich die Bedienung der Lokomotive. Die Einstellung des Triebwerks ist eine langwierige Angelegenheit, die neben dem erwähnten Fingerspitzengefühl eine Menge Geduld erfordert. Eine vorzügliche Beschreibung enthalten die Ausgaben der Zeitschrift „Der Dampfbahner" 5/77, 6/77 und 4/80.

Zuerst wird per Hand nur eine Triebwerkseite eingestellt, danach folgt die zweite. Anschließend muß die Funktionsfähigkeit mittels Preßluft geprüft werden.

Die Triebwerksbolzen entstehen auf der Drehbank. Die Berechnung ergab — gegenüber dem maßstäblich verkleinerten Originaldurchmesser — eine Vergrößerung. Auf dem Teilkreis 20 mm der Räder wird angekörnt, gebohrt und werden die Gewinde geschnitten. Anschließend sind die Bolzen abzudrehen, mit Steg und Bund zu versehen; am Fuß wird entsprechendes Gewinde hergestellt. Dieses erhält vor dem Eindrehen einen Zweikomponentenkleberfilm. Komplizierter ist der Bau des Treibstangenbolzens, denn er sieht mit den versetzten Zwischenachsen für die Exzenterstange wie eine Autorkurbelwelle aus. Die einzelnen Drehteile werden später mit einer Hilfsvorrichtung zusammengelötet. Die Treib-, Kuppel- und Exzenterstangen sind aus 8 und 6 mm starkem Flachstahl auszusägen, zu feilen, zu bohren und auf der Drehbank exakt auszudrehen. Wegen des besseren Gleitens kommt noch eine Ms-Buchse dazwischen. Damit Stange und Buchse über die Bunde der Achsen geschoben werden können, sind sie mit einem Sägeschnitt zu teilen und nach der Montage mit zwei Schrauben M2 bzw. M3 wieder zusammenzufügen. Eine aufgelötete Differenzplatte ersetzt die Sägefuge. Auf den Stangenoberseiten müssen Öllöcher eingebohrt und aufgesenkt werden. Um einen klemmfreien Lauf zu erreichen, empfiehlt sich zunächst der Zusammenbau als „Trockenübung". Nichts darf zu stramm gehen, 1/10 mm Spiel ist ohne weiteres möglich. Erst später wird geölt.

Der Abstand der Treibstangenachsmitten muß justierbar sein. Das erreicht man durch einen Buchsenblock, der durch Keile verstellt und durch Schrauben gesichert wird. Die Blöcke werden aus Messing gefräst, geteilt und gebohrt sowie in die offene Stangenöffnung eingeschoben, ausgerichtet und verschraubt. Das alles hört sich zwar sehr verwirrend an, ist aber im Grunde nur solide Mechanikerarbeit. Die Zeichnungen (Abb. 4) verdeutlichen die Arbeitsvorgänge.

6 Maßskizze des Vorbild Maßstab 1:87

7 Das Triebwerk des Vorbild, s. a. Dampflok-Archiv 4, S. 166 u. 167

Fotos: Verfasser (3); Repro Verfasser (7); Zeichnungen: Verfasser (1, 2, 4 und 5); Sammlung Verfasser (6)

Die Schwinge wird aus Flachstahl gebogen, am unteren Teil ein Auge angelötet. Die Ms-Achse verbindet die dazugehörigen Hebel aus 3 mm starkem Blech. Der Schwingenstein besteht aus Bronze, ist zurechtzufeilen und muß leicht gleiten. Seine Achse ist mit einer Klaue und einer Längsverstellgewindebuchse sowie der Flachschieberachse verbunden. Durch die Hubhebel an der Schwinge, über Umlenkhebelbock und Stange, kann sie durch ein Hebelwerk vom Führerhaus aus bedient werden. Dieses Hebelwerk hat einen Bedienhebel mit Arretiergriff. Wird er verstellt, rastet ein Schieber aus und beim Loslassen wieder ein. Drei Einstellungen sind so möglich. An zwei weiteren Augen der Schwinge greifen die beiden Exzenterstangen an.

Zum Abschluß erhielt das Triebwerk eine Oberflächenvergütung durch Unterverkupferung mit Nickelüberzug.

Vor der ersten Fahrt

Für den späteren Betrieb ergeben sich für den Lokführer folgende Handgriffe beim Anfahren:

— Zylinderventile öffnen,
— Schwingenhebelstange in die entsprechende Richtung legen,
— Bremse lösen und
— Regler auf.

Nun setzt sich die Lokomotive in Bewegung!

Die Schwinge und damit der Flachschieber kann nur bei geschlossenem Regler, d. h. wenn kein Dampfdruck im Schieberkasten ist, verstellt werden.

Fortsetzung folgt

Modelleisenbahner!
Sie brauchen auch in Zukunft nicht auf das bewährte Pilz-Sortiment in Neusilber zu verzichten. Wir fertigen für Sie in unserem Betrieb weiterhin Schienen, Weichen, Bausätze usw. der bekannten Produktion.
Wenden Sie sich vertrauensvoll an den Fach- und Einzelhandel, der unser Sortiment führt.
Haben Sie dort keinen Erfolg, schreiben Sie uns, wie helfen Ihnen.
Pilz-GmbH Modellgleis- und Werkzeugbau, Burggäßchen 3, DDR-8360 Sebnitz (Sachsen), Tel. Sebnitz 26 85

Erfahrungsaustausch der Modellbauer
Am 23. Juni 1990 fand im Reichsbahnamt Berlin-Lichtenberg das vierte vom Bezirksvorstand (jetzt Regionalvorstand) Berlin des DMV organisierte Forum der Modellbauer statt. Trotz des schlechten Wetters und der bewegten Zeit gab es eine rege Beteiligung, wobei erstmalig auch Modellbauer aus Westberlin mit ihren Modellen gekommen waren.
Viele Modelle in den verschiedensten Nenngrößen und Bauzuständen standen im Mittelpunkt des Interesses. Ein reicher Erfahrungsaustausch blieb nicht aus – ein kleiner Imbiß, organisiert von der Arbeitsgemeinschaft 1/64 des DMV, sorgte für das leibliche Wohl.
Die Meinung der Teilnehmer: Die nunmehr schon traditionellen Treffen sollten auf alle Fälle fortgeführt werden. Um diesem Wunsche nachzukommen, wird noch in diesem Jahr ein weiteres Treffen organisiert.
Gastgeber ist wiederum die Arbeitsgemeinschaft 1/64 des DMV. Am **17. November 1990** treffen sich alle Interessenten wiederum um **10 Uhr** im Kulturraum des **Reichsbahnamtes Berlin, Frankfurter Allee 212.** Hier können dann auch eine Testanlage für Fahrvorführungen genutzt und Kleinteile getauscht werden.
E. Schalow, Zeuthen

Modellbahnclub Zwickau e. V.
Die Arbeitsgemeinschaft 3/3 „Prof. J. A. Schubert" Zwickau des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands hat mit Wirkung vom 26. Juni 1990 den Modellbahnclub Zwickau e. V. mit Sitz im Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Straße 16, Zwickau, 9540 gebildet. Den amtierenden Vorsitz des Clubs führt Herr Klaus Beyer, Zwickau.
MBC Zwickau e. V.

Vereinsgründung in Dossow
Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, die an der Gründung eines Vereins interessiert sind, melden sich bitte bei Herrn Micha Gilde, Wittstocker Straße 7, Dossow, 1931.
me

Zum Thema Modul
Modulfreunde aus beiden Teilen Deutschlands treffen sich erstmalig zum Aufbau einer „überregionalen" Modul-Anlage! Vom 26. Oktober, 14 Uhr (Beginn des Aufbaus), bis 28. Oktober 1990, 13 Uhr (Abbau), sind sowohl diejenigen willkommen, die bereits eigene Module mitbringen können, als auch alle „Zaungäste", die sich an Ort und Stelle über Module informieren wollen.
Das Ost-West-Modultreffen findet im Freizeit- und Erholungszentrum Berlin in der Wuhlheide (ehemaliger Pionierpalast) statt.
Wer mit eigenen Modulen teilnehmen möchte, meldet sich umgehend (bis spätestens 30. September 1990) beim Arbeitskreis Module, Klaus-Dieter Dienst, Stargarder Str. 44, Berlin, 1058.
Die Möglichkeit, sich über Module zu informieren, besteht schon während der 2. Jugend-Modellbahn-Ausstellung im Freizeit- und Erholungszentrum Wuhlheide – und zwar am 20. und 21. Oktober 1990 (siehe auch „me" 4/90, S. 3). Das Informationsheft zu unserem Modulsystem kann auch weiterhin beim Arbeitskreis Module angefordert werden.
K.-D. Dienst, Berlin

Sowjetische Automodelle
Die im „me" 6/90 vorgestellten sowjetischen Automodelle Lkw ZIS-5, ZIS-42 und Rapentraktor DT können über die Firma adaptor-Automodelle, PSF 155, Güstrow, 2600, bezogen werden. Die Preise sind dort zu erfragen.
me

Bernauer Tauschmarkt
Am 21. Oktober 1990 von 8 bis 13 Uhr Modelleisenbahn-Markt im Steintor Bernau, Tischbestellungen ab 20. September 1990, Zepenicker Chaussee 22, Bernau, 1280.

Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Nenngröße, N, fertige weiterhin an aus PIKO-Gleismaterial: Außenbogenweichen, Innenbogenweichen, Dreiwegeweichen, doppelte Kreuzungsweichen. Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, Berlin 1157.

Biete BR 38, 62 (Liliput), V 60 (Fleischm.) BR 218 (Lima), BR 23, 24, 50, 66, 75 (sächs.), 80, 81, CC 7001, PIKO-Fahrleitungstriebwg. (silber), PIKO-Express Stromlinienlok u. BR 81. **Suche** BR 03 (Schicht), 62 (Bergf.) 84, 91 (DR, SNCF, SNCB), E 18, 44, 94 (Rehse), E 63, Piko-Express-Tenderlok 1 „B1", Bln. S-Bahn. Vetter, Knaackstr. 4, Berlin, 1055.

Biete: Dampflok-Sonderbauarten, Dampflokarchiv 4, Deutsche Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute, Eisenbahnatlas DDR, Berlin und seine S-Bahn, Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt, Leipzig-Dresdner Eisenbahn. **Suche:** Die Baureihe 01. Koch, Str. d. Einheit 14, Erfurt, 5082.

Biete Wagen, div. Gleise (Liste anf.). **Su.** Weichen, alles PIKO-N. Rödel, Fischerring 11, Halle, 4050.

Verk. f. H0: BR 24, 41, 80, 89, 118, 110, VT 135 m. Beiw., 8 Persw.; 13 Güterwg.; ca. 20 Autos (ESPEWE; Wik.; Prefo) u. Umbt. **Su.** ca. 10 m H0-Pilzgl. (Neus.) mögl. Tausch m. Wertausgl. Juhre, Zossener Str. 51, Berlin, 1152.

PIKO-H0-Mat. preisg. zu verkaufen: BR 52 SNCF, BR 56 DB, 64, 66, 86, 89, 106 schw. Fahrw., 106 Voest Alpin, SVT 137 2tlg., SVT 137 3tlg., DRG, BN 150, BR 120 alles neu! BR 24, 50 001, 81 guter Zustand. 40 Güter- u. 17 Personenwagen, Pferdefuhrwerke, Bahnsteigw., Gehäuse (106, E 499, 130). N: BR 55, DR/SNCF, BR 204 SNCB, TSch S4, S699 u. BB 9200. R. Krößin, Weigeltweg 3, Zschopau, 9360.

Verkaufe Dampflokomotiven, auch Eigen- u. Umbauten, Diesel- u. E-Lokom., Güter- u. Personenwagen, alles TT sowie Eisenbahn- u. Modelleisenbahnliteratur. Liste anfordern m. Freiumschlag. Fred Krüger, Jungfernstieg 25, Haldensleben, 3240.

Verk. über 100 farbige Eisenbahnaufkleber! Im Angebot: Lokseitenansichten und Schilder. Listen anfordern bei R. Weigel, Schulberg 18, Wiesenburg, 9529, gegen frankierten Rückumschlag.

Verkaufe: TT-Material: Loks, Wagen, Ersatzteile; Liste anfordern. Lieberwirth, Kirchweg 4, Eppendorf, 9394.

Verkaufe Lok-Sammlung (PIKO, Gützold), 60 versch., u. a. BR 24, 42, 50, 80, 89. Nur komplett. Liste gegen Freiumschlag. Zuschr. an 4996 DLK An.-St., Hauptstr. 34/36, Zwickau, 9540.

Biete H0 ROCO-BR 215, Fleischm. Kleinkran, Eisenbahnpostkarten aus Finnland u. a. **Suche** 2 Lenin-Loks 293 Vitrinenmodell, H0 MÁV NOHAB, DR C 4; 35 a „Altenberg". M. Rantanen, Valkolantie 31, SF – 40500 Jyräskylä.

ME Jg. 82–90; Sammlung H0 40 Triebfzg. von PIKO sowie ca. 50 Wagen, 3 Trafos, div. Pilzmat. Figuren, Häuser, Laternen, Oberleitungen, Autos, Literatur sowie Ersatzteile, 1 Vitrine 100 cm x 90 cm. Frank Bähtz, Amanlisweg 38, Berlin, 1140.

Verkaufe TT ca. 35 Loks, 100 Wagen (nur zusammen). Bitte Liste anfordern, oder Tausch gegen -H0-. Dietmar Boldt, Moskauer Str. 44, Frankfurt (O.), 1200.

Verk. $H0_{e/m}$-Trichterkuppl. (pass. f. HERR u. „tm"), à Paar m. Kuppeleisen 0,80 DM. J. Haase, Hauptstr. 41, Klaffenbach, 9123.

Umbauanleitungen TT u. $H0_m$ über 40 Fahrzeuge, ausführl., illustrierte Beschreibungen, geringer Schwierigkeitsgrad, Liste anfordern bei B. Matzke, Rosa-Luxemburg-Str. 6, Delitzsch, 7270.

N-Material, Loks, Wagen usw. aus Sammlungsauflösungen abzugeben. Bitte kostenlose Liste anfordern bei M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, D-6050 Offenbach am Main.

Verk. Nenngröße N viel Material. Frank Padourek, E.-Thälmann-Str. 14 a, Großröhrsdorf, 8512.

Verk. Reisen m. Dampfbahn/Schmalspurb., Feuer-Wasser-Kohle, Spree und Neiße, Thüringerwaldb., Saaleisenb., L-D-Eisenb., Lokarchiv Meckl./Oldenb., Dampflok-Arch. 1 (87), Eisenbahn-Jahrb. 1973–85 (auch einz.), Oldtimer auf Schienen, Fotoserien (Bild u. Heimat): Freit.-Kipsd., Putb.-Göhr., Cranz.-Oberw., Lok 38 1182, BR 58.30, Dampfloks an Ostsee, Dampfloks (DEWAG 8), viele Fotos (Loks, Brücken, Wagen) von DDR und BRD auf Anfrage. G. Feustel, PSF 107, Auerbach, 9700.

Suche „Reverenz an eine kleine Bahn" (ZOJE); biete gleichwertiges. Thomas Berger, Kurt-Berthel-Str. 28, Chemnitz, 9006.

Su. „der modelleisenbahner" Heft 5 u. 12/1981, Heft 9 u. 12/1982. D. Hannemann, Gottower Str. 74, PF 377, Luckenwalde, 1710.

Su. Deppmeyer „Einheitswg. DR", LA Sachsen, Lit. u. Musterbl. v. Personenwg., ält. TT-Fzg. Biete Reisen Dampfb., Mod.-Lex. (1983), DL-Sonderb., Müglitztalb., Gera-Wuitz, MPSB, Rübellandb. DLA2 rot, EB-Jahrb. 76–80, Drescher „Die EB in Jena". Tausch bevorzugt. G. Sahm, Wacholderweg 8, Jena, 6908.

Suche in TT die BR 254, BR 118, BR 212, BR 243, E 18, E 70 und BR 244 (Eigenbau). Th. Hermann, E.-Th.-Str. 15 c, Sollstedt, 5507.

Sammler sucht Spur 0, nicht nur Märklin, auch ausgefallene Stücke wie Bing, BUB, Fandor, usw. Erbitte Angebot, komme und zahle bar. Leidecker, Am Grenzgraben 13, D-6050 Offenbach am Main, Tel.: 0 69-81 48 42.

Suche: H0; Y-Wagen Ame (schwarzer Langträger, Dach silber); BR 84; X 89 (braun m. Mietbeh.); HERR- Güter- u. Rollwagen; Feuer, Wasser, Kohle; Tunnel der Welt; Schiene, Dampf u. Kamera; MB-Bücherei Band 1, 2, 6, 7; DMV-Brosch. ü. Schmalspurb. Biete: Ame (neue Ausf.); Literatur: Berlin u. s. S-Bahn; Müglitztalb.; Spree u. Neiße; MB-Elektronik; Gr. Anlagenb.; LA Bayern; EB-Jb. 84; Museumsloks; Strab-A. 1 u. 4; DLA u. a. J. Leonhardt, Hauptstr. 197, Neudorf 9314.

Sammler kauft oder tauscht Schirmmützen Europ. Staatsbahnverwaltungen sowie alte dt. Eisenbahneruniformen. Gerhard Klatt, Postgasse 3, D-6108, Weiterstadt.

Biete Dias und Fotos von Dampf-, Diesel- und Elloks der DR, DB, ÖBB, ČSD, PKP auch Werk- u. Privatbahnen und Nahverkehr; „me"-Hefte, Zuglaufschilder, Literatur. Suche: Dias u. Fotos vom südl. BAR. René Guther, Im Tal 31, Kleinmachnow, 1532.

Biete: Literatur, „me"-Jahrg., Nenngr. N Material, kpl. N-Anlage mit Selbstblockung, 6 Züge, 2 m x 0,8 m. Liste anfordern. **Suche:** „me" 7,9/54. Dömeland, Stendaler Str. 91, Arneburg, 3502.

Biete BR 01 u. 44, Dampfloks in Glas. Ann. 1931–67 u. Elloks, Eb. auf 5 Kont., Fahrz.-Archive, Museumsloks, Eb.-Reprints sä. Staats- u. Schmalspurb., Eb.-Brosch. all. Art u. weit. umfangr. Eb.-Lit., Eb.-Bildserien, div. Einzelh. u. Jahrg. me, 1952–80, ält. Fpl. DR/DB. **Suche** 50 J. Leipzig Hbf., 75 J. Harzverb., Eb.-Brosch. all. Art, besond. ält. Ausg., Einzelh. u. Jahrg. „me" 1959–69, alle Ausg. Verkehrsgesch. Blätter, Erf. Blätt., Fahrpl. Ausl., ält. Fpl. DR/DB, Atlas DR, bei Zuschr. Angebote u. gesuchte Lit. im einzelnen mitteilen, Angebotslisten anford., geg. Freiumschlag. K. Thierfelder, Untere Eichstädtstr. 7, Leipzig, 7027.

Biete: Rollmaterial für Nenngr. $H0/H0_e$ und N sowie Gartenbahn. Arnulf Kettler, Emilienstr. 60, D-4300 Essen 1.

Biete: H0; BR 80, 50, 23, Lit.: D-Lokarchiv 1, Meck./Old., Klein- u. Privatb. 1, Reisen m. d. Dampfb., Als d. Züge fahren. Suche: H0; BR 89, 91, VT 137 2tlg., Lit., Archive: Bayern, Triebw. 1 u. 2, DLA 4, me vor 1975 alle kpl.; N. Löhnert, K.-Liebknecht-Str. 14, Kostebrau, 7809.

An alle TT-Modelleisenbahner! Verkaufe TT-Kleinserienkatalog BRD. Versand nur gegen ausreichend frank. Rückumschlag (Mindestgr. A5) und 1 DM in Briefmarken. W. Stellmacher, Berliner Str. 46, Welzow, 7533.

Biete: Reisen m. d. Schmalspurb., Museumslokomotiven, Schmalspur in Sachsen, H0; BR 23, 24, 42, 50, 56, 57, 64, 67, 74, 89^2, 94, E 44^5, E 94, diverse Wagen (Liste), Automodelle versch. Fabrikate. **Suche:** H0; BR 98^{4-9} (Trix), 98^8 (Flm.), Automodelle von ESPEWE, Herpa, Albedo u. DMV-Kleinserien, $H0_m$: BR 99 u. Güterwagen (HERR). J. Wegner, K.-Gehrmann-Str. 18, Rathenow, 1830.

Biete: Eisenbahnl. (Liste anf.), Strab.-Archiv, EB-Jb. 1978, „ME" 1972–78, 86–89 unvollst., Das Signal, suche: Lit. BR 01, BR 44, BR 95, Spur H0, $H0_e$, S, auch def. Fahrz. E. Albrecht, Goethe-Pl. 17, Forst, 7570.

Biete „me" Einzelhefte 1969–1981 Strab-A. 3 u. 6, Dampflok-A. 4, Suche BR 01, Glasers Annalen 1947 – Ende. Schubert, Keplerstr. 7, Chemnitz, 9030.

Suche: BR 91 und 84 von Hruska. Biete als Gegenleistung neue Loks von Roco, Fleischmann, Trix u. a., evtl. Barzahlung. Einzelheiten durch Briefverkehr. B. Roch, Mozartstraße 2, D-6719, Eisenberg (Pfalz).

Biete H0-Gleichstrommaterial neu und ungebraucht ROCO, FLEISCHMANN, LIMA, TRIX, z. B. ROCO „Glaskasten", BR 67, BR 01, N-Material v. ARNOLD und MINITRIX, z. B. preuß. Tenderlok Ed 2/2, BR 36 etc. Liste bei M. Waldeck, Unterdorfstr. 4, D-3402 Bühren.

Suche einen Modelleisenbahnfreund aus Franken. Bitte unter folgender Adresse melden: Christoph Lucas, Karlsbader Straße 23, Sehma (Erzgeb.), 9317, Telefon 3243.

Rezension

Georg Schwach: Schnellzüge überwinden Gebirge. Bespannung über Alpen, Jura, Frankenwald und Schwarzwald unter besonderer Berücksichtigung des elektrischen Zugbetriebes mit Einphasenwechselstrom, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1981, 360 S., 333 Abb., DM 70,–

Die Triebfahrzeugbaureihen der DR sind allen Lesern hinreichend bekannt bzw. durch Nachschlagewerke erschlossen. Aber wie sieht das bei den Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn (DB), den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern — Löbschberg — Simplon (BLS) aus? Bisher bestand ja kaum die Möglichkeit, sich damit zu beschäftigen, von älterer Literatur einmal abgesehen. Eine Ausnahme hierbei bildet das auch bei transpress in Lizenz herausgegebene Reprint-Buch „Die Überschienung der Alpen" von 1884/1983. In ihm werden aber nur der Bau und die ersten Betriebsjahre der Alpenbahnen behandelt.
Diese Lücke kann der DDR-Leser jetzt mit dem hier vorgestellten Buch schließen, mit dem er einen sehr detaillierten Überblick erhält.
Daß die Zugförderung auf Gebirgsstrecken äußerst hohe Anforderungen an die Triebfahrzeuge stellt und sich dazu hauptsächlich elektrische Triebfahrzeuge eignen, ist hinreichend bekannt. Daß hierzu eine hohe installierte Leistung notwendig ist, auch. Daß dies aber zu solchen hervorragenden Lokomotiven wie der SBB-Reihe Re 6/6, Nummern 11601—11689, mit einer Stundenleistung von 8028 kW bei 105,6 km/h (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Dienstmasse 120 t) führt — wer weiß das schon? Und wer weiß, welche Triebfahrzeug-Reihen den Weg zur Re 6/6 ebneten? Das alles beschreibt Georg Schwach in seinem Buch, mit dem er sich ein hervorragendes Zeugnis als Lokomotivtechniker ausstellt.
Geordnet nach den einzelnen Strecken werden die dort im Schnellzugdienst eingesetzten Fahrzeuge behandelt. So läßt sich ihr Werdegang im hochwertigen Dienst gut verfolgen. Da einige Baureihen auf mehreren der beschriebenen Strecken zu Hause waren (z. B. DB-BR 110), findet man im Anhang eine Aufstellung mit den Seiten-angaben der einzelnen Beschreibungen. Aufgrund dieser zum Teil mehrfachen Erwähnung einer Baureihe ist der Anhang, der alle Bilder, Typenskizzen, Zugkraft-Geschwindigkeits-Diagramme, technische Daten der Triebfahrzeuge, Streckenprofile und vieles andere mehr enthält, recht umfangreich ausgefallen. Im Text wird mit einem einfachen Nummernsystem dann auf die entsprechende Stelle im Anhang verwiesen.
Der hohe Informationsgehalt dieses Buchs zeugt von der gewissenhaften Arbeit des Autors. So sind im Text 774(!) Quellenangaben enthalten.
Trotz aller Gründlichkeit gibt es auch einige widersprüchliche Angaben. Außerdem weichen die im Text genannten Angaben über die Stundenleistungen der österreichischen Triebfahrzeuge, die „mit der Eingliederung Österreichs in das Deutsche Reich im Jahre 1938" (Zitat S. 91) in den Reichsbahnbetriebspark eingeordnet wurden, von denen im Anhang auf S. 317 teilweise ab.
Allen, die sich mit Triebfahrzeugen und der Zugförderung auf den Gebirgsstrecken in der Schweiz, in Österreich und der BRD beschäftigen bzw. künftig beschäftigen wollen, sei dieses Buch dennoch als Einstieg bzw. Ergänzung empfohlen.
Übrigens ist dieser Titel auch für Eisenbahntouristen sehr wertvoll: Auf Seite 192 befindet sich ein Verzeichnis der einschlägigen Landkarten der beschriebenen Strecken.
Gerald Jaster

DIE ZWEI RICHTIGEN FÜR IHR HOBBY

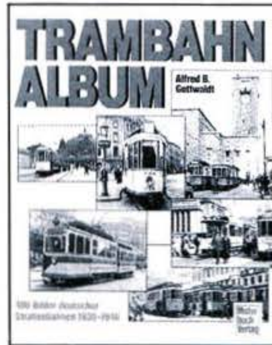
Motor buch Verlag



Wollny / Fiegenbaum
Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn 1970–1988
Die Dampflokzeit ist auch bei der Reichsbahn der DDR vorüber. Dieser großartige Bildband gibt einen Überblick über die letzten Höhepunkte des Dampfbetriebs im Liniendienst. Der Textteil gibt genau Auskunft über Neubau- und Reko-Programme, nennt Baudaten und macht Stationierungsangaben.
192 Seiten, 187 Abb., davon 24 in Farbe, Großformat, geb., **69,–**



Werner Walz
Deutschlands Eisenbahnen 1835–1985
»Der Autor bettet die Bahngeschichte quellen- und zitatenkundig in kulturhistorische Zusammenhänge ein. Die technische und wirtschaftliche Entwicklung, Höhepunkte, Krisen und politische Verstrickungen schildert er so locker und anekdotisch, daß man ihm gern auf seiner Schiene folgt.« So urteilte die FAZ.
312 Seiten, 304 Abb., davon 41 farbig, Großformat, geb., **56,–**

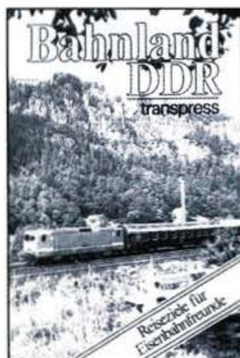


Alfred B.Gottwaldt
Trambahn-Album
Die rund 400 historischen Trambahn-Fotos erinnern an die große Zeit der Straßenbahn zwischen 1930 und 1940. Von Augsburg bis Berlin, von Köln bis Stettin werden Bahnen, Wagen, Haltestellen und Strecken dokumentiert; sie vermitteln Zeitkolorit und geben treffend Einblick in Leben und Verkehr in den Städten der Vorkriegszeit.
272 Seiten, 382 Abb., Großformat, geb., **58,–**



E. Rehbein
Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten
Die faszinierende Zusammenschau der internationalen Eisenbahngeschichte. Anschaulich und kompetent informiert dieses Standardwerk über den Siegeszug der Bahn in aller Welt. Noch nie wurden Hintergründe, Folgen und Technik so treffend kommentiert und dargestellt.
216 Seiten, 186 Abb., davon 52 in Farbe, geb., **49,–**

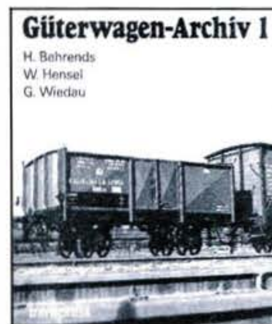
trans press



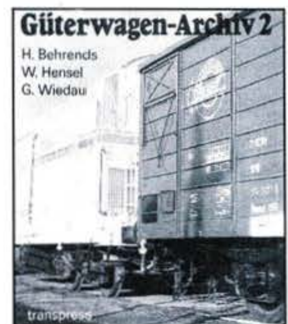
Hans-Joachim Kirsche
Bahnland DDR
Reiseziele für Eisenbahnfreunde links und rechts des Schienenstrangs: zwischen Ostsee und Erzgebirge gibt es immer noch eine Menge idyllischer Winkel und architektonischer Besonderheiten, die zu entdecken sich lohnt. H.-J. Kirsches Handbuch für Eisenbahnfreunde fungiert als Reiseführer.
424 Seiten, 290 Abb., 98 Tabellen, geb., **24,80**



Harri Czepuck
Eisenbahnen in Afrika
Die erste Eisenbahn auf dem afrikanischen Kontinent wurde unter englischer Regie 1852 zwischen Kairo und Alexandria errichtet. Ihr folgten zahllose weitere Linien in den Staaten Afrikas. Harri Czepuck gibt den Überblick zur Eisenbahngeschichte des Schwarzen Kontinents und zeigt, wie sie Leben, Kultur und Fortschritt beeinflußte.
88 Seiten, 45 Abb., brosch., **9,80**



Behrends / Hensel / Wiedau
Güterwagen-Archiv 1
Länderbahnen und Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Güterwagen in Deutschland: offen oder gedeckt, niederbordig oder mit Kesselaufbau – ihre Vielfalt überrascht selbst Kenner. Die Autoren präsentieren in diesem Band Entwicklung, Typen und Konstruktionen, von den frühen deutschen Wagenbauanstalten bis zum Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
284 Seiten, 420 Abb., Tabellen, geb., **36,–**



Behrends / Hensel / Wiedau
Güterwagen-Archiv 2
Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn
Dieser zweite Band widmet sich den Wagengattungen von DB und DR. Im Archivteil werden die wichtigsten Wagentypen in ihren konstruktiven Merkmalen mit Fotos und Zeichnungen vorgestellt. Ein umfangreicher Tabellenteil enthält – wie auch im ersten Band – sämtliche technischen Daten des vorgestellten Rollmaterials.
288 Seiten, 371 Abb., Tabellen, geb., **36,–**

Die ganze Welt auf Schienen – in zwei starken Buchprogrammen für Eisenbahnfreunde. Die intensive Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter Motorbuch Verlag, schon lange vor dem 9. November begründet, lohnt sich jetzt für Sie ganz besonders.

Ab sofort werden die Titel des transpress Verlages, Berlin, und des Motorbuch Verlages, Stuttgart, gemeinsam angeboten. Ihr Vorteil: mehr Auswahl, und mehr Informationen für Ihr Hobby.

In Kürze finden Sie die Titel beider Verlage auch in Ihrer Buchhandlung. Wer nicht so lange warten will: Bestellcoupon ausfüllen und ab die Post. Wir liefern sofort.

INFORMATIONS-COUPON

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder senden Sie Ihre Bestellung an

transpress Verlagsges. mbH
Französische Straße 13/14
Berlin 1086

Bitte liefern Sie mir:

__ Wollny/Fiegenbaum **Dampfloks der DR**	à **69,–**	__ Kirsche, **Bahnland DDR**	à **24,80**
__ Walz, **Deutschlands Eisenbahnen**	à **56,–**	__ Czepuck, **Bahnen in Afrika**	à **9,80**
__ Gottwaldt, **Trambahn-Album**	à **58,–**	__ **Güterwagen-Archiv 1**	à **36,–**
__ Rehbein, **Die Eisenbahn**	à **49,80**	__ **Güterwagen-Archiv 2**	à **32,–**

Bitte informieren Sie mich kostenlos über Ihr Programm Eisenbahnbücher.

Name ____________ Straße ____________

Unterschrift ____________ PLZ/Ort ____________

Werner Ilgner (DMV), Marienberg

Modellbau oder Basteln?

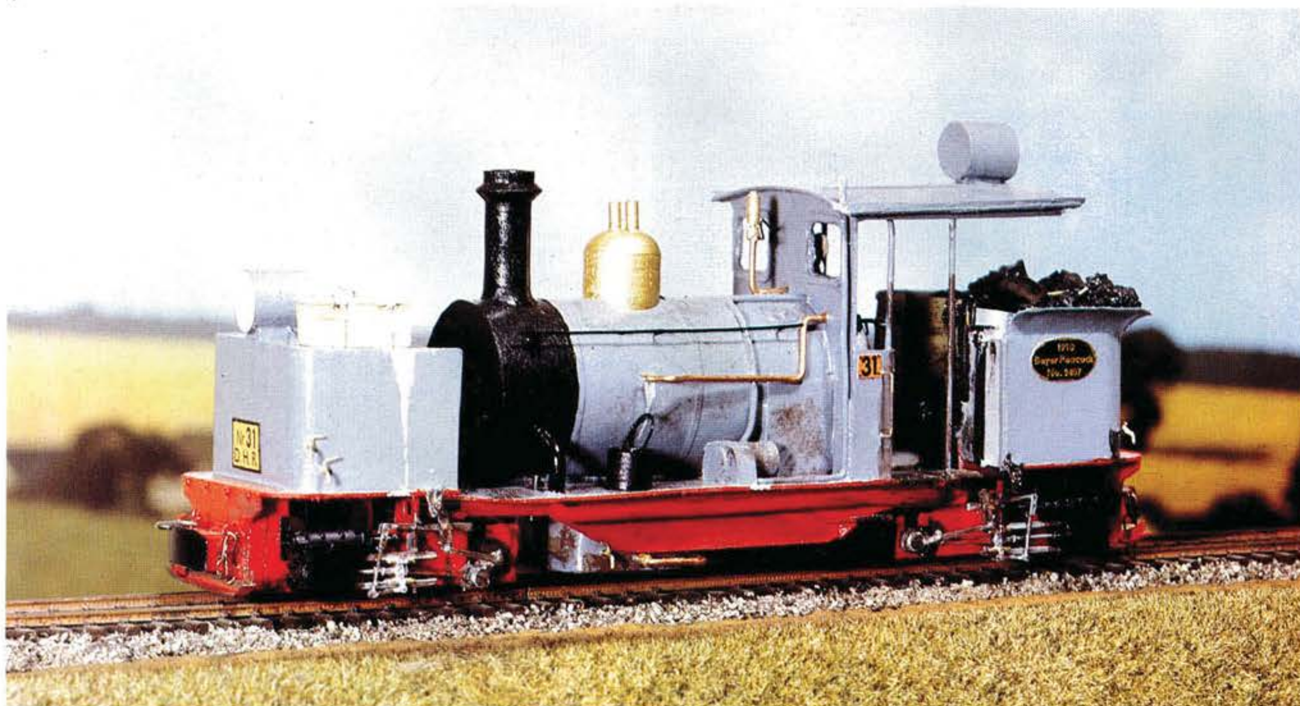
Alljährlich zum Modelleisenbahnwettbewerb sind wahre Kunstwerke der Feinwerktechnik zu sehen. Messing, Bronze und Stahl, sach- und fachkundig verarbeitet, lassen auf die enormen handwerklichen Fertigkeiten der Erbauer schließen. Nun hat aber nicht jeder einen Metallberuf von der Pike auf gelernt, oder es mangelt an entsprechenden Werkzeugen und Maschinen. Also bleibt diese Spezialstrecke des Modellbaus nur einigen, wenigen Experten vorbehalten. Deshalb stehen immer Umbauten und Frisuren von Industriemodellen im Mittelpunkt des Geschehens. Eine ganz andere Variante wollen wir heute vorstellen.

Lutz Gräf aus Wolkenstein, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Marienberg des DMV, war jahrelang Lokschlosser bei der Schmalspurbahn in Wolkenstein. Nach dem Ende dieser Bahn wechselte er seine Arbeitsstelle und ist nunmehr Hausmeister in der Wolkensteiner Fritz-Heckert-Oberschule. Seine Liebe zur Schmalspurbahn veranlaßte ihn, verschiedene interessante Fahrzeuge im Modell nachzubilden, vornehmlich in der Nenngröße $H0_e$. Einerseits wollte er betriebsfähige Fahrzeuge schaffen, zum anderen aber den aufwendigen Bau von Antrieben umgehen. Also verwendete Lutz Gräf Triebwerke und Baugruppen handelsüblicher H0-Fahrzeuge. Damit war die Spurweite von 16,5 mm vorgegeben. Und da seine Vorbilder im Bereich der 500- und 600-mm-spurigen Feld- und Kleinbahnen angesiedelt sind, kam er auf den ungewöhnlichen Maßstab von 1:33. Die „Modellbahnpäpste“ werden schon hier warnend den Zeigefinger erheben. Ein Verstoß gegen die Norm! Aber was soll's. Seine Bauweise ist ebenso ungewöhnlich wie sein Maßstab. Pappe, Zeichenkarton, Holz und Draht werden in kurzer Zeit zu Lokgehäusen oder Wagen umgestaltet. Lassen wir ihn selbst zu Worte kommen: „Ich habe im September 1988 in der Schule eine Arbeitsgemeinschaft ins Leben gerufen, die sich mit Feldbahnen beschäftigen sollte. Warum Feldbahn? Eine Modellbahn im herkömmlichen Sinne ist zu teuer für eine Schüler-Arbeitsgemeinschaft. Das kann jeder zu Hause selbst betreiben. H0-Schienen (Pilz) kann sich jeder Schüler leisten, Antriebe von H0-Fahrzeugen sind auch beschaffbar und nicht zu kostspielig. Also konnte etwas „Großes“ gezaubert werden, was auch noch unerfahrene Bastlerhände herstellen können. Warum also nicht 500- und 600-mm-spurige Feldbahnen? Und so wurde der Maßstab 1:33 beschlossen und danach gebaut. Als die ersten Modelle Gestalt annahmen, machte das Basteln immer mehr Spaß. Es ist ein Maßstab, der so richtig Atmosphäre ausstrahlt, mehr als alles ‚Kleine‘. So versuchte ich mich an einer kleinen Dampflok (Lok 2). Die Ausstrahlung dieser kleinen Borsig-Lok, Typ 2, machte Mut für weitere Modelle.“

Seit geraumer Zeit treffen sich jeden Donnerstag von 18 bis 20 Uhr drei Schüler und ein Lehrling im Alter von 12 bis 17 Jahren, um fröhlich drauflos zu schnippeln und zu kleben. Sie nennen sich schlicht und einfach „Feldbahnclub“. Jedes Mitglied baute bisher eine Diesellok und die dazugehörigen Wagen, d. h. eine komplette Zuggarnitur. Vorbilder sind Feldbahnen, die man in älteren Zeitungen oder Büchern aufstöbert. Als Grundlage für den Nachbau werden zunächst Zeichnungen angefertigt. Dann geht der Modellbau vor sich bis zur Farbgebung und Dekoration. Lutz Gräf hat seine Vorbildauswahl in noch weiterem Rahmen betrieben. Er baute bisher auf diese unkonventionelle Weise acht Lokomotiven, und zwar:

- Diesellok Henschel DG 26
- Dampflok Borsig Typ 2
- Dampflok Waldeisenbahn Muskau (Heeresfeldbahnlok)
- Diesellok Henschel DG 13
- Dampflok Shay, Waldbahnlok aus den USA

1



— Dampflok Garrat-Lok 31 der Darjeeling-Himalaja RR
— Dampflok Stütztenderlok von Mladejew
— Dampflok Borsig Typ 1

Hinzu kommen zehn Muldenkipper, ein Waldbahnzug zur Lok-Nr. 5, Heeresfeldbahnwagen, diverse Arbeitswagen und Holzkastenkipper.

Diese Produktivität ist letztendlich auch auf das verwendete Material zurückzuführen. Nun mag es den „Spitzensportlern" unter unseren Modellbauern widerstreben, ein Lokgehäuse aus Papier zusammenzukleben, anstatt es lieber aus dem Vollen zu feilen. Aber der Erfolg rechtfertigt auch hier die Mittel. „Freude in der Freizeit" stand früher (!) mal an den Häuserbausätzen der Fa. Auhagen. Und das ist eigentlich die Motivation. Nicht etwa der Wille, Spitzenleistungen im Modellbau zu vollbringen, sondern einfach Freude am Basteln, an der Tätigkeit und am fertigen Produkt. Auch wenn es nicht gleich 100prozentig glückt. Schließlich steckt darin Fleiß und handwerkliches Geschick. Und von Mal zu Mal steigt die Qualität, wachsen die eigenen Ansprüche. Lutz Gräf und seine Jungs haben Freude daran. Wir freuen uns schon auf die nächste Ausstellung, wo wir mal diesen ganzen „Papierkram" den Besuchern zeigen können. Bis dahin erwarten wir aber noch kräftige Zuwachsraten beim Fahrzeugpark. Die Fotos sprechen für sich. Wohl keiner würde an Pappe und Papier glauben, wenn wir es nicht geschrieben hätten.

2



1 Garrat-Lok der Darjeeling-Himalaja-Eisenbahn, 600 mm Spurweite.
2 Lok 5, Shaylokomotive der Sägewerkseisenbahn (SAWMILL RR) mit Holzfeuerung, Baujahr 1897. Leider ist nicht die interessante Antriebsseite mit der Zwillingsdampfmaschine fotografiert worden.
3 Borsig-Lok Typ 2. Im Betriebspark auch als Nr. 2 eingegliedert, macht sie sich hier mit einem Leerzug zu schaffen.

Fotos: Albrecht, Oschatz

3



Über die historischen Eisenbahnfahrzeuge in Ungarn berichtet „me“ auf den Seiten 12 bis 14 dieses Heftes.

Oben: MÁV-Lok Ia 204 mit einem stilechten Zug in Balatonfenyves, unten Links: MÁV-Lok 424.009 in Budapest-Delipu; unten rechts: Eisenbahn-Nostalgie in Reinkultur ebenfalls auf dem Bahnhof Balatonfenyves.

Fotos: G. v. Hartwig, Leipzig



